بسم الله الرحمن الرحيم

الجامعــــــة الاردنيــــــة
كليــــة الدراســــات العليــا
قســم الدراســـات العليــا
لعلوم الشريعة والحقوق والسياسية

الوضع القانوني لمضيق هرمز
في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار

اعداد الطالب

يا ســـر بن عبيد السلامي

اشـراف

الدكتور/ رشاد عارف السيد

قدمت هذه الرسالة استكمالا لمتطلبات درجة الماجستير في القانون بكلية الدراسات العليا في الجامعة الاردنية

العام الجامعي ١٩٨٩ - ١٩٩٠م

بسم الله الرحمن الرحيم

وهو الذي مرج البحرين هذا عذب فرات وهذا

ملح اجاج وجعل بينهما برزخا" وحجرا" محجورا"

صدق الله العظيم

قائمة المحتويات

الموضـــــــوع | الصفحـــــة

الباب الاول

الجوانب القانونية لبعض المضايق الدولية

الفصل الاول

المضايق الدولية

الموضـــــــــوع	الصفحـــة

الفصل الثاني

انواع المرور في المضايق

الموضوع	الصفحة

الباب الثاني

مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي

الفصل الاول

الوضع القانوني لمضيق هرمز

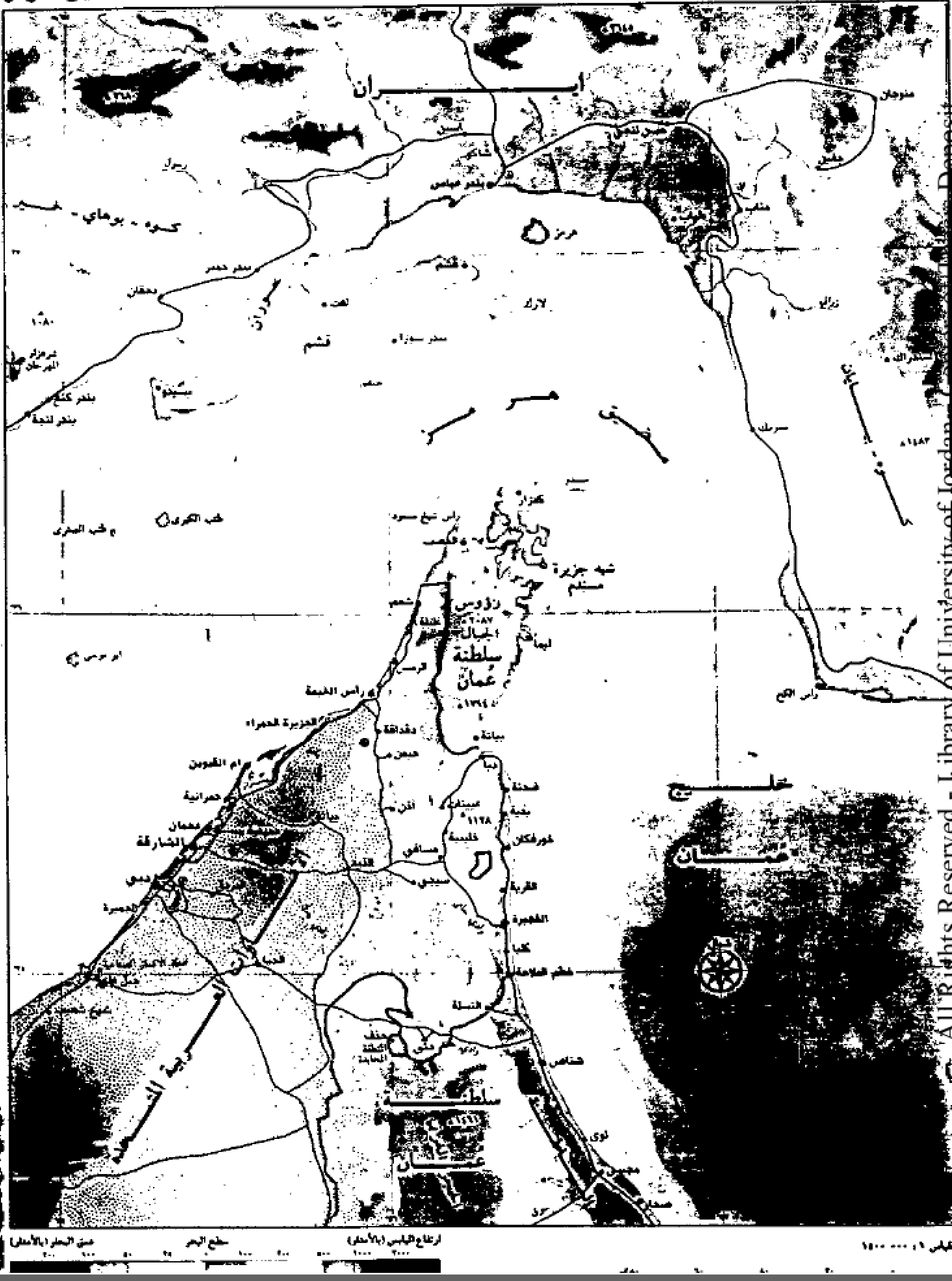
الفصل الثاني

مضيق هرمز وامن الخليج

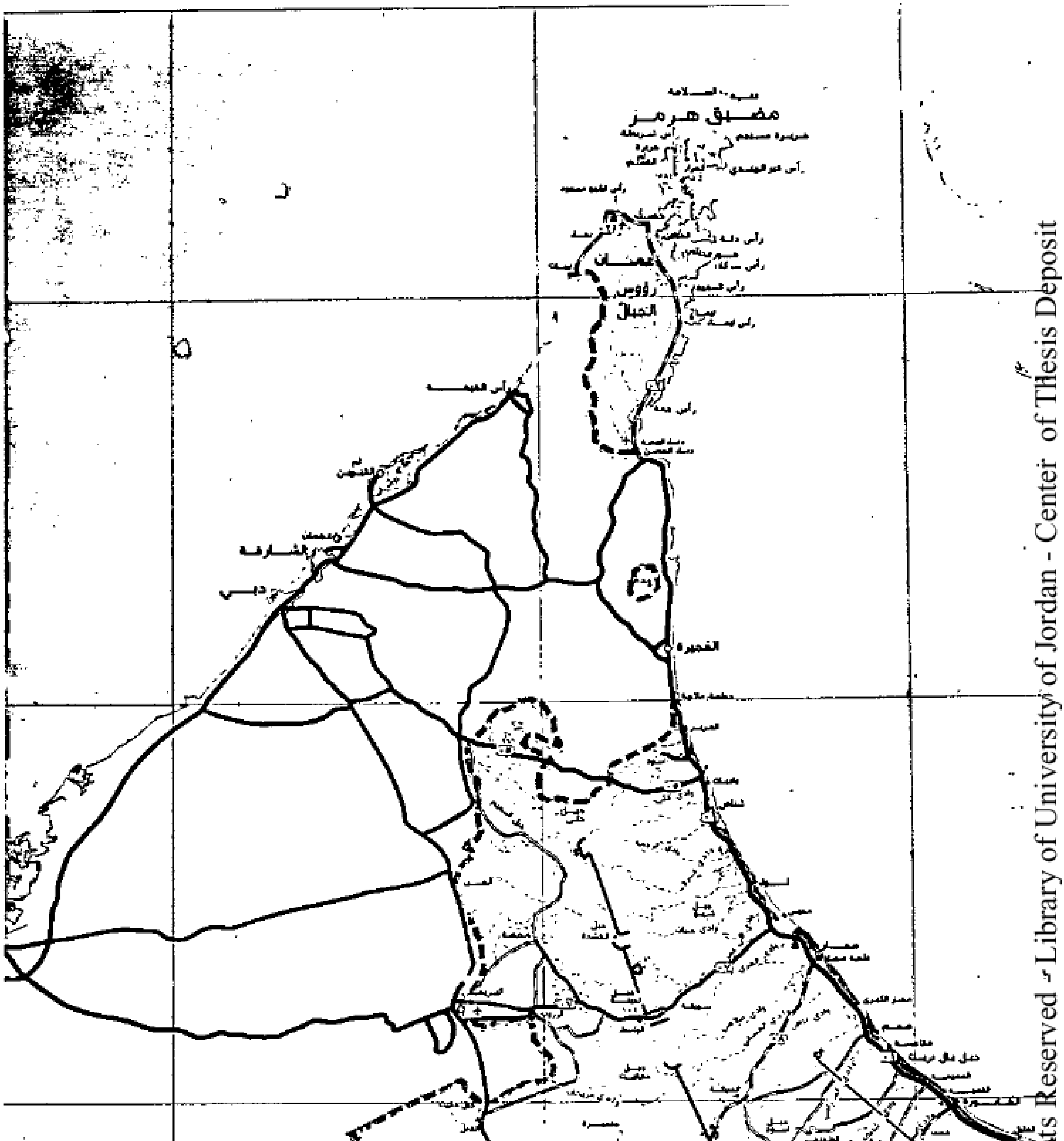
الموضـــــوع	الصفحـــة

قائمة المراجع

مضيق هرمز



ايران
هرمز
قشم
بندر عباس
سلطنة عمان
الشارقة
دبي
خليج عمان
رؤوس الجبال
سلطنة عمان


مضيق هرمز
رؤوس الجبال
الشارقة
دبي
الفجيرة
دولة
الإمارات العربية
المتحدة

توطئـــــــة

كم قد وددت ان اجلو حقيقة ماجرى في مضيق هرمز في العقد الاخير وماكان يدور في رؤوس صانعي القرار السياسي والإستراتيجي في عواصم الدول الكبرى ومالم يزل يبيت من خفايا واطماع، كشفت الاحداث بعضاً منها، ولم يزل الكثير منها طي الكتمان. وكون مضيق هرمز يقع جزئياً ضمن المياه الإقليمية العمانية ويحتل جزءاً كبيراً من اهتمام سلطنة عمان جعلني اكثر عزماً، واشد تصميماً على المضي في هذه الدراسة، وكشف جوانب الموضوع.

وقد اعترضني فيما يعترض بعض الباحثين احياناً ندرة المراجع المتخصصة في هذا المجال، وقلة المواد الدراسية الجادة والموضوعية التي يوثق بها في إقامة المنهج، وبناء الاحكام. ومع ذلك لم يتسرب اليأس إلى نفسي، وما زادني التحدي إلا تصميماً على المثابرة ومضياً في الطريق الذي رسمته. وقد كان مما لمسته من استاذي المشرف من استحسان وتشجيع اكبر الاثر في ولوج الموضوع واستكمال البحث.

إن مضيق هرمز يعتبر "شريان العالم" في النفط المتدفق يومياً عبره إلى اقطار العالم المختلفة، وإلى الصناعية منها بشكل اخص. وقد لفت انتباه العالم مضيق هرمز نتيجة الصراع بين الجارتين العراق وايران وماترتب على هذا الصراع من ذيول سياسية وعسكرية اقلتها دخول القوات البحرية الاجنبية إلى المنطقة، وماسيتبع ذلك من عواقب وتهديد لامن المنطقة وسلامتها. إزاء ذلك كله وجدت نفسي مدفوعاً إلى اختيار موضوع رسالة الماجستير في شرح الابعاد القانونية والإستراتيجية لمضيق هرمز. وهذا من شانه ان

يفسح المجال لفهم اوسع لحقيقة مايجري وتلمس افضل طرق النجاء لتكون في خدمة صانعي القرار في عالمنا العربي والإسلامي لتجنيب المنطقة شرور الدول الطامعة والمتسلطة .

وقد تناولت البحث في تمهيد وبابين وخلاصة . اما التمهيد فخصصته على القواعد العامة التي تتعلق باوضاع البحار . واقتضاني ذلك تعريف المضايق الدولية في مظان الفقه ، والقضاء ، والمؤتمرات الدولية ، وما تناهى إلي من راي في هذا التعريف.

والباب الاول قصرته على تبيين انواع المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة ، والمضايق التي تخضع للقواعد العامة . وكان تركيزي على مضايق تيران ، ومضيق باب المندب، ومضيق جبل طارق بحكم ارتباطها بمصالح العالم العربي وامنه ; ثم على بعض المضايق العالمية مثل مضيق كورفو ، والمضايق التركية - وذلك لإلقاء المزيد من الضوء على موضوع البحث من خلال المقارنة والمقابلة .

واستدعاني ذلك إلى بحث انواع المرور في المضايق وفق ما استقرت عليه قواعد القانون الدولي، وهي: نظام المرور البري، ونظام المرور الحر، ونظام المرور العابر . ونظام المرور العابر يعتبر تطوراً جديداً في مجال قانون البحار ابدعته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تعتبر اهم اتفاقية دولية بعد ميثاق الأمم المتحدة لعام ١٩٤٥.

والباب الثاني وقرته على مضيق هرمز من حيث الوضع الجغرافي والتاريخي والإستراتيجي ثم موقعه من قواعد القانون الدولي ومنظور دول الخليج. ولم يكن بد من إلقاء الضوء على الصراع في المنطقة

وآثاره السلبية، ومن ثم إبراز موضوع الأمن في مضيق هرمز وارتباطه بأمن دول المنطقة واستقرارها. واتبعت ذلك كله بخلاصة اجملت البحث، وركزت على إطاره العام.

وفي ذلك كله كانت الدراسة الاكاديمية الجادة البعيدة عن الهوى، المبراة من النوازع نصب عيني وضالتي. وارجو أن اكون قد وفقت في تقديم إضافة نوعية تجلو الغموض وتكشف جوانب الحق في هذا الموضوع الشائك. فإن اصبت فمن الله، وإن اخطات فمن نفسي. ويسعدني ان ارى واسمع اي توجيه يفتح عيني على اسرار جديدة او ينبهني إلى استنتاجات خاطئة ; فالعصمة لله تعالى وحده، ونحن من البشر القاصرين.

مقدمــــة

وبه نستعين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد، خاتم الانبياء والمرسلين.

لقد جاء في الذكر الحكيم "وهو الذي سخر البحر لتاكلوا منه لحماً طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها،وترى الفلك مواخر فيه، ولتبتغوا من فضله؛ ولعلكم تشكرون" (١)

كما جاء في موضع اخر من القران الكريم قوله تعالى :

"واصنع الفلك باعيننا ووحينا ولا تخاطبني في الذين ظلموا؛ إنهم مغرقون" (٢)

لقد أورد القرآن الكريم ذكر البحر الذي سخره للبشرية جمعاء ولاجل ان يستفيد الانسان من ركوبه، واستعماله وسيلة للاتصال بين الشعوب؛ ويستفيد من محتوياته وكنوزه.

ولم يكن في العصور القديمة تنظيم بين الشعوب حول البحار. وخصوصاً المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية نظراً لان البحار لم تكن موضع اهتمام كبير لدى الشعوب، وذلك للمخاطر التي كانت تعترض الملاحة البحرية، وان اولى المعاهدات التي عقدها المسلمون تلك التي عقدها الرسول صلى الله عليه وسلم مع اهل ايلة، ومنحهم الامان في بحر العقبة، ومضايق تيران بالذات.(٣)

---

١ - القرآن الكريم - سورة النحل الاية (١٤)

٢ - القرآن الكريم - سورة هود الاية (٣٧)

٣ - نص المعاهدة كما وردت :" هذه امنة من الله ومحمد النبي رسول الله ليحنة بن رؤبة واهل ايلة، سفنهم وسيارتهم في البر والبحر لهم ذمة الله وذمة محمد النبي وكان معهم من اهل الشام واهل اليمن واهل البحر.
- انظر : عادل خالد حزما، رسالة دكتوراه ، مبدأ حرية الملاحة في المضايق الدولية ، (جامعة القاهرة، ١٩٧٩) ص٢.

وسارجع إليه باسم : حزما.

ولما كانت البحار تربط بين القارات الخمس. وان الممرات البحرية (المضايق) نقاط اتصال بين تلك القارات بحيث قد تقع هذه المضايق ضمن دولة واحدة، او عدة دول، لذلك يثار التساؤل حول النظام القانوني الذي يحكم الملاحة فيها.

ثم ان محاولات السيطرة على البحار، وخصوصاً الممرات البحرية الرئيسة، جعلت هذه المضايق محل تنافس بين الدول، خصوصاً البحرية منها. كل ذلك الاهتمام بهذه الممرات ادى الى محاولة المجتمع الدولي السعي الى وضع تنظيم قانوني لهذه المضايق(١)

ولقد جرت محاولات فردية ودولية لوضع تنظيم للملاحة من قبل جمعية القانون الدولي (وكان ذلك في الاعوام ١٨٩٥م - ١٩٢٢م) والاتحاد البرلماني في باريس عام ١٩١٣م. كما قد توقش في مؤتمر لاهاي لعام ١٩٠٧م موضوع المركز القانوني للمضايق. وكان ان اهتمت منظمة الامم المتحدة عن طريق لجنة القانون الدولي التي انشاتها عام ١٩٤٧م بموضوع المضايق ايضاً. واعقب ذلك عقد المؤتمر الاول لقانون البحار لعام ١٩٥٨م الذي اقر ضمن اتفاقياته: اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة، وعالجت المادة ٤/١٦ موضوع الملاحة في المضايق الدولية. كما كان موضع بحث في مؤتمر لجنة قيعان البحار لعام ١٩٦٧م وتوجت الجهود الدولية بعقد المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام ١٩٧٣م الذي تناول موضوع الملاحة في المضايق الدولية بعد ان حظيت بنصيب وافر من المناقشات(٢).

---

١ - يقول الفقيه جورتيوس:
" كذلك يظهر لنا ان الذين يملكون الاراضي الواقعة على جانبي البحر المار بينهما يستطيعون ان يجعلوا من هذا البحر جزءاً من الاراضي التي اذا كان هذا البحر مغلقاً في اعلاه كالخليج او اذا لم يكن مغلقاً في اعلاه او في اسفله كالمضيق طالما انه لم يكن كبيراً".
انظر: حزما ، ص ٣.

٢ - انظر. محمد الحاج حمود: "النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز". ندوة المواصلات في الوطن العربي، (بيروت، ١٩٨٢) ص ٢٦٩. وسارجع إليه باسم : حمود.

ان الوطن العربي بموقعه الاستراتيجي المتميزبين القارات جعله يسيطر على مجموعة من المضايق الدولية الهامة في طرق المواصلات البحرية، مثل: مضيق جبل طارق الذي يربط المحيط الاطلسي بالبحر الابيض المتوسط ومضيق باب المندب الذي يربط المحيط الهندي بالبحر الاحمر، وقناة السويس التي تربط البحر الاحمر بالبحر الابيض المتوسط. ومضيق تيران الذي يربط البحر الاحمر بخليج العقبة، ومضيق هرمز الذي يربط الخليج العربي ببحر عمان والمحيط الهندي. كما وللمضايق اهمية استراتيجية بما تمكنه من توفير الرقابة للدولة الساحلية على حركة المرور، والتحكم في الممر وقت الازمات. ولها اهمية سياسية بفضل مركزها الذي يغري الغزاة بمحاولة السيطرة عليها. وبسببها قامت حرب طروادة، وذلك من اجل السيطرة على البسفور والدردنيل؛ وحرب رودس وبيزنطة عام ٢٢٢ ق.م؛ ومعاهدة اترخت بين بريطانيا واسبانيا عام ١٧١٣م للسيطرة على مضيق جبل طارق وحرب روما وقرطاجنة (١).

وتبوا مضيق هرمز اهمية عالمية قديما وحديثا. فقد مرت عبر الخليج العربي وبلاد الرافدين اولى حلقات الاتصال بين الشرق والغرب، والاتصال بين حضارات الهند والصين وبلاد الرافدين والاغريق والرومان. وبسبب من موقعه الاستراتيجي كانت المحاولات الاوروبية من اجل السيطرة عليه. فجاء البرتغاليون الى المنطقة بهدف القضاء على المنافسة التجارية التي كان يقودها عرب الخليج وكانت الوسيلة في ذلك ركوب البحرعبر مضيق هرمز. (٢)ثم اتى الهولنديون والفرنسيون والانجليز. وتلاهم جميعا' الفرس. وقد دافع العرب العمانيون من من اليعاربة والبوسعيد عن امجادهم البحرية وتراثهم وحضاراتهم من اجل ابقاء الخليج العربي ومضيق هرمز تحت السيادة العربية.

---

١ - حمود، ص٢٥٧.
٢ - ذاتـه.

يعتبر مضيق هرمز المدخل البحري الوحيد إلى دول الخليج. وقد زاد من اهميته اكتشاف النفط في المنطقة مما جعله يتبوا مكانه عالمية من الاهتمام. فقد وصفه خبراء الطاقة وشركات الملاحة الدولية: "بانه عنق الزجاجة" "او العنق الرئيسة للعالم". ففي كل ثمان دقائق تبحر ناقلة من الخليج واليه، تمر عبره الاحتياجات العالمية من النفط الخام (٩٠٪ من احتياجات اليابان، و ٥٠٪ من احتياجات اوروبا الغربية، ٢٥٪ من احتياجات السوق الامريكية). وتصل شحنات النفط التي تعبرهذا الممر الاستراتيجي الى ثلثي انتاج النفط العالمي (١)"

كما ادى قيام الحرب العراقية الايرانية، واستمرارها لفترة ثمان سنوات، وازدياد المخاوف والتهديدات بغلق المضيق امام الملاحة الدولية جعلته يحتل قمة الاهتمام الدولي، وذلك لأن وقف تدفق النفط يعني تجميد ضخ ٧٠٪ من احتياجات العالم من الطاقة. وقد خلقت عملية تلغيم المضيق تخوفا كبيرا من إعاقة الملاحة الدولية. ثم ان نصب الصواريخ "سلك ورم" في الجانب الايراني، والعمليات الحربية التي امتدت من حوض الخليج إلى الجزر الواقعة في جانب المضيق، اعقبها التخوف من كارثة تمنع مرور ذلك السائل الثقيل عبر مضيق هرمز (الشريان التاجي لاوروبا)؛ الأمرالذي دعا الاساطيل الغربية للتوجه الى الخليج العربي وذلك لحماية الناقلات، والمصالح الغربية؛ وتامين سلامة الملاحة الدولية في مضيق هرمز.

في ضوء ذلك يتضح ان هذا الممر يمثل المصالح الخليجية من جهة، ومصالح المجتمع الدولي من جهة اخرى. فهو ممر بحري دولي

١ - مجلة المستقبل العدد ١٦٧ السنة ٤، ٢٣ايار ١٩٨٠م ص ١٤، ١٥

جدير بالدراسة والعناية. وانه لمطلب وطني وقومي ان يصار الى التعرف اليه، وتحليل النظام القانوني الذي يحكمه. هذا مع العلم بان سلطنة عمان تشرف على هذا الممر من جهة الجنوب، كما تشرف عليه ايران من الجهة الشمالية (١).

لقد كان حرياً بي بصفتي باحثاً عمانياً ان اقوم بدراسة متعمقة لمضيق هرمز من حيث وضعه القانوني، والملاحة فيه، واهميته في المجال الدولي، وارتباطه بامن الخليج العربي الذي اصبح من اهم القضايا التي شغلت العالم، وشدت الانتباه اليه. ذلك أن من حق مواطن المنطقة ان ينعم بالامن والرخاء مع بقاء منطقة الخليج العربي بعيدة عن الاستراتيجيات الدولية. ومن ثم كان اهتمامي متعلقاً بالملاحة في مضيق هرمز، ومدى ارتباط المضيق هذا بامن الخليج. وعليه كانت دراستي: الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي وخصوصاً القانون الجديد للبحار.

---

١ - وقعت سلطنة عمان وايران اتفاقية تحديد الجرف القاري عام ١٩٧٤ بين البلدين وتم تقسيم المضيق على اساس خط المنتصف للمياه "thalwege" من ابعد النتوءات البحرية وبذلك اصبحت خطوط الملاحة بموجب الاتفاقية محصورة في المياه الاقليمية العمانية باعتبار ان المياه الاقليمية الايرانية ضحلة ليس بها عمق كاف لعبور البواخر.

انظر مجلة المستقبل (العدد السابق)

فصل تمهيدي

التعريف بالمضائق الدولية وأوضاعها

المبحث الأول

أوضاع المضايق

حرصنا على دراسة أوضاع المضايق، قبل البحث في التعريفات سواء الفقهية او القضائية او ما تمخضت عنه المؤتمرات الدولية، لما لذلك من أهمية في ضوء اختلاف المفهوم الناتج عن تباين منظور الدول حول المضايق، والأوضاع المتعلقة بالبحار التي تربط بينها. يمكن بحثها في ثلاثة مطالب هي :

المطلب الاول: المضايق التي تصل بين بحر عام وبحر داخلي.

المطلب الثاني: المضايق التي تصل بين بحر عام وبحر إقليمي.

المطلب الثالث: المضايق التي تصل بين بحرين عامين. (١)

---

١ - د - ابراهيم محمد العناني ، قانون البحار (دار الفكر العربي، القاهرة ، ١٩٨٥ ص ١٦١.
وسأرجع اليه باسم ، العناني

- قانون البحار الجديد والمصالح العربية الجامعة العربية ص٩٤.

- د.جابر ابراهيم الراوي القانون الدولي الجديد للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ مع دراسة عن الخليج العربي (بغداد ١٩٨٩) ص٩٥.

- د - فخري رشيد مهنا ، النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز (بغداد ١٩٨٠) ص ٥٨.
سأرجع اليه باسم مهنا

المطلب الأول

المضايق التي تصل بين بحر عام وبحر داخلي

تنقسم هذه الفئة من المضايق بالنسبة لوضعها الى نوعين:

<u>الحالة الأولى</u>: وهي المضايق الواقعة في اقليم دولة واحدة بحيث تطل هذه الدولة على شواطىء البحر الداخلي ولا يتجاوز اتساع المضيق البحر الاقليمي. ويعتبر هذا النوع من المضايق جزءاً من الاقليم البحري للدولة، ويخضع لسيادتها واختصاصها الكامل؛ وتتولى الدولة تنظيم الملاحة في المضيق. وتبعاً لهذا المركز القانوني لمياه المضيق، فإن هذا النوع لا يؤدي وظيفة للجماعة الدولية، انما يخدم مصالح دولة واحدة ويخضع لها تقدير النظام القانوني للملاحة في هذا المضيق. (١)

<u>الحالة الثانية</u> : وهي حالة تعدد الدول المطلة على المضيق. ويمكن تقسيم هذا النوع من المضايق الى قسمين، وذلك وفقاً لاتساع البحر.

أ - حالة اتساع المضيق لاكثر من ٢٤ ميلاً بحرياً.

وهو ان يقع المضيق بين اراضي اكثر من دولة وفي هذه الحالة يزيد اتساع المضيق عن البحر الاقليمي للدول المتقابلة المطلة على المضيق، فإن البحار الواقعة بين البحر الاقليمي للدول تعتبر جزءاً من اعالي البحار الذي تقرر فيه حرية الملاحة؛ وتعتبر الملاحة في البحر الاقليمي داخل المضيق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية على

---

١ - د - عمرو محمد الفتاح خليل : مضيق تيران في ضوء القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام (الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٠) ص ١٥٦.
سارجع اليه باسم خليل.
معنا ص ٥٨.
العنانى ص٩٤.
الراوي ص ٩٥-٩٦

بحرها الاقليمي اما اذا كانت المياه التي اعتبرت جزءاً من اعالي البحار غير صالحة للملاحة الدولية مع وجود ممر مائي داخل المضيق ضمن المياه الاقليمية للدول المطلة عليه، فانه يعتبر مضيقاً دولياً. ولا يسري عليه نظام الملاحة في البحر الاقليمي.(١)

ب -حالة ان يكون اتساع المضيق مستغرقاً البحر الاقليمي. (اقل من ٢٤ميل بحري) وفي هذه الحالة ان يكون اتساع المضيق مستغرقاً المياه الاقليمية للدول المطلة على المضيق. بان تتداخل او تلتقي المياه الاقليمية للدول المتقابلة، فان سيادتها تمتد إلى خط الوسط، وذلك في حالة عدم وجود اتفاق بين الدول المتقابلة ويعتبر المضيق في هذه الحالة مستخدماً في الملاحة الدولية اذا كان موصلاً لدول اخرى غير تلك الدولتين، والا فيخضع لنظام الملاحة في البحر الاقليمي.(٢)

---

١ - انظر لمزيد من التفاصيل نص المادة ٣٦ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.
" لا ينطبق هذا الجزء على اي مضيق مستخدم للملاحة الدولية اذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في اعالي البحار او طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة، يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ...الخ".

العناني ص٩٥.

٢ - ابراهيم محمد العناني القانون الدولي العام (دار الفكر العربي - بيروت : ص ١٦٧.
- مغنا : ص ٥٩.
- العناني : القانون الجديد للبحار ص٩٥ - ٩٦.

المطلب الثاني

المضايق التي تصل بين بحر عام وبحر إقليمي

وهذا النوع من المضايق قد تم النص عليه في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ التي اخذت بدولية المضيق، واقرت تطبيق مبدا المرور البرىء على الملاحة في هذا النوع من المضايق. ومن الامثلة على هذا النوع مضيق تيران الذي سعت الدول الغربية إلى اعتباره ممرا" بحريا" دوليا" من اجل تمكين اسرائيل ممارسة المرور عبره.(١)

المطلب الثالث

المضايق التي تصل بين بحرين عاليين (High Seas)

استقر في العرف الدولي والفقه والقضاء الدوليين والمؤتمرات الدولية اعتبار هذا النوع من المضايق المستخدمة في الملاحة ممرا" بحريا" دوليا" ففي هذه الحالة ترجح مصلحة المجتمع الدولي على مصالح الدول المشاطئة للمضيق إذ يتنافى وهذه المصلحة ان تتحكم دولة مضائقية وتغلب مصلحتها الخاصة في ذلك الجزء من البحر الذي يربط منطقتين من البحار العالية، وبالتالي خضوع هذا النوع من المضايق للملاحة العابرة.(٢)

---

(١) انظر نص المادة ١٦/٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.
انظر نص المادة ٤٥/ب من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.
- الراوي ص ٩٦.

(٢) انظر نص المادة (٣٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار. والتي تنص "بتطبيق هذا الفرع على المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة إقتصادية خالصة".
- الراوي ذاته.

لذلك ووفقاً لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار في المادة ٣٧(١) واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م في المادة ٤/١٦ - فان اتفاقية قانون البحار الجديد لعام ١٩٨٢م استحدثت تطبيق نظام المرور العابر، واعتبر ذلك توجهاً جديداً في مجال تقنين قانون البحار، كما اضافت الاتفاقية بعداً جديداً في مجال تقنين القواعد الدولية حينما قررت الاتفاقية خضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة لنفس القواعد التي يخضع لها المرور بين اجزاء البحر العالي، اذا كان المضيق يربط بين منطقتي اقتصاديتين ولم يقتصر حكم الاتفاقية على البحر العالي، وسواء اوقع هذا المضيق في دولة واحدة او عدة دول. وتنطبق هذه الحالة على مضيق هرمز. وقد اعطت الاتفاقية الجديدة الدول المطلة على المضيق حق تنظيم الملاحة في تعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور ووضع النظم الخاصة بذلك.(٢)

المبحث الثاني

تعريف المضيق الدولي:

لم يكن من السهل وضع تعريف قانوني جامع مانع لمعنى المضيق الدولي إذ اختلفت وجهات النظر الفقهية والقضائية كما تناولتها المؤتمرات الدولية بالمناقشة للخروج بتعريف موحد. وفي اطار محاولتنا في تعريف المضايق الدولية، فاننا نرى انه من الضرورة بمكان استعراض للبحث وجهات النظر سالفة الذكر، وتحليلها.

---

١ - انظر نصوص المواد ٤١ - ٤٢ - ٤٣ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.

٢ - ابو الفضل ابن منظور. لسان العرب، (بيروت، دار خياط) مادة: ضيق

مجمع اللغة العربية بالقاهرة: المعجم الوسيط (المكتبة العلمية طهران: بدون تاريخ) مادة: ضيق

وفي المنجد في اللغة والاعلام مانصه: "هو ماضاق واشتد من الأمور. ومجرى ماء ضيق بين قطعتين من الارض. جمعها مضايق

- مادة: ضيق
- حزما: ٢٩ - ٣٠
- حمود: ٢٥٨ - ٢٥٩
- معنا: ٢٧

المطلب الأول
التعريف الفقهي

لأجل بحث التعريف الفقهي يتوجب توضيح معنى كلمة مضيق لغة ، فهو يعني "ما ضاق من الامور والاماكن" فهو الامر او الشيء الذي يضيق الى حد معين أو المكان الضيق لحد معين.(١)

وسوف نبحث ذلك التعريف في مطلبين :

الفرع الأول
التعريف الجغرافي

يعرّف الفقه المضيق من الناحية الجغرافية بانه ممر طبيعي يربط بين بحرين. ويستخلص من هذا التعريف ان عناصر المضيق تتمثل فيما يلي:

١ - ان يكون جزءا من البحر.

٢ - ان يكون قد تكون بصورة طبيعية .

٣ - يفصل بين قطاعين من الارض. سواء أيفصل بين قارتين، أو بين جزئين من اليابسة .

ويذهب الدكتور محمد حافظ غانم إلى ان المضايق عبارة عن فتحات طبيعية تصل بين بحرين (٢)

---

١ - يعرف الفقيه برول: المضايق من الناحية الجغرافية بانها :
"... in the geographical sense of the world it seems that a strait may be defined as a contraction of the Sea between two territories being of a certain limited width and connecting two seas,otherwise separated at least in that particular place by territories in question..."

اما الفقيه جيدل فيعرفه
"يقصد بالمضيق من الناحية الجغرافية ممر بحري محصور بين جزءين من الارض، وذلك مهما كانت طبيعة هذه الارض، ومهما كانت سعة هذا الممر، ومهما كان الاسم الذي يطلق عليه ..."
مشار الى هذين المرجعين في: بحثنا ص٢٨.
حمود ص ٢٥٩

٢ - د. محمد حافظ غانم : محاضرات من النظام القانوني للبحار (جامعة الدول العربية ، معهد الدراسات العربية العالمية ، ١٩٦٠)، ص٦٣.
وسارجع اليه باسم غانم
حزما ص ٤١-٤٩.

الا ان التعريف الجغرافي قد لايكون مطابقا لتعريف المضايق قانونا؛ فتحديد المياه وطبيعتها في المضيق او التي يربط بينها، امور من الاهمية بمكان لتحديد صفة هذا المضيق. ولا يمكن ان نعتبر كل مضيق جغرافي بالضرورة خاضعا لاحكام القانون الدولي، التي تقضي بفتحه امام الملاحة الدولية . ولقد ارتبط موضوع تعريف المضيق بفكرة اتساعه والبحار التي يربط بينها بحيث لا يزيد اتساع المضيق عن ضعف عرض البحر الاقليمي للدول او الدولة المطلة . وعليه لابد من ايضاح للمعيار الذي يمكن الاعتماد عليه حتى يمكن اطلاق الصفة الدولية على المضيق.(١)

ففي مؤتمر جنيف لعام ١٩٣٠ تقرر ان المضيق الذي يزيد اتساعه عن ضعف البحر الاقليمي ويتوافر فيه جزء من البحار العالية يكون في هذا الجزء خاضعا للملاحة الدولية عدا حالة ان يكون مدخل المضيق واقعاً بين اراضي دولة واحدة ومستغرقاً المياه الاقليمية ،ويربط بحراً عالياً فإنه يمكن استعماله في الملاحة الدولية للوصول إلى البحر العالي.

وقد عرف الفقيه شارل روسو المضايق بانها : ممرات بحرية ضيقة لا تخضع لنظام خاص الا اذا كانت تصل بين بحرين عامين، وعندما يكون المضيق على جانب من السعة بحيث لا تتصل ضفتا البحر الاقليمي بعضها ببعض حيث يؤلف القسم الاوسط بحراً عاما .(٢)

---

١ - خليل ، ص ١٣.

حمود، ص ٢٥٩

R. R. Baxter:The Law of International Waterway with particular regard to Interocenic Canals
Harvard University, 1964, p.160.

٢ - شارل روسو ، (الترجمة العربية) (الاهلية للنشر والتوزيع،١٩٨٢)، ص٢٦٣.

الفرع الثاني

التعريف الغائي "الوظيفي"

امام قصور المعيار الجغرافي لتعريف المضيق الدولي اخذ الاتجاه نحو المعيار الغائي، من حيث الوظيفة التي يؤديها المضيق، وذلك كاساس لاضفاء الصفة الدولية على المضيق. ويلاحظ ان التعريف اعتمد على أن يكون المضيق واصلا' بين بحرين عامين، ومستخدما' على وجه الاعتياد في الملاحة الدولية.

وقد اخرج هذا المعيار من نطاق المضايق الدولية تلك التي لا تستخدم على وجه الاعتياد في الملاحة الدولية. وظهر هذا الاتجاه الفقهي نتيجة مرور السفن الحربية في المضايق الدولية، واستخدامها طريقا' للمواصلات البحرية.

ونرى ان اعتماد المعيار الغائي اساسا' لتحديد الصفة الدولية للمضايق يثير صعوبة في التطبيق حيث انه معيار واسع يترتب عليه تحديد نوعية الاستخدام ودرجته لكل نوع من المضايق حتى يمكننا تطبيق هذا المعيار. (١)

ويعرف الفقيه "فراند دونات" المضيق بانه "ممر طبيعي بين ارضين يكون بعرض لا يتجاوز ١٢ ميلا' بحريا'، ويربط جزءين من البحار العالية او بحرا' عاليا' ببحر اقليمي لدولة اجنبية، ويستخدم في الملاحة الدولية. (٢)

---

١ - يرى الفقيه برول أن اهمية المضيق للتجارة الدولية بمعناه الواسع يشمل كافة انواع السفن.
حمود ص٢٦١.

٢ - اعتمد (فراند دونات) على درجة الاستخدام من حيث عدد السفن المستخدمة للمضيق، وعدد الدول المستخدمة له.
Donat Pharand. International Straits : Law of the Sea. (vol. 3, 1977) p. 72
Baxter: Ibid., p.9

ان الاتجاهات الفقهية التي سادت في سبيل الخروج بتعريف للمضيق الدولي سواء الفقه الذي اعتمد المعيار الجغرافي او الفقه الذي تبنى المعيار الغائي كانت متاثرة بمدى امتداد البحر الاقليمي، عندما كان يقاس بقذيفة مدفع او بطول ثلاثة اميال بحرية ، حيث توجد مساحات بحرية كبيرة في المضيق تعتبر جزءا" من اعالي البحار. ومع التطور الصناعي نادت الدول البحرية بزيادة امتداد عرض البحر الاقليمي الى ١٢ ميلا" بحريا" مما جعل كثيرا" من المضايق الدولية تدخل ضمن المياه الاقليمية .

ان الصراع الدولي نحو الانفتاح والتوسع في الصناعة والتجارة الدولية ، وحاجة الدول الى الاسواق جعلها تطالب بحرية البحار ،خصوصا" الملاحة عبر المضايق. ولكن ذلك كان يواجه برغبة الدول المضائقية في الحفاظ على الحقوق السيادية في المياه الاقليمية . وامام التعارض في المصالح بين الدول جعل المعيارين الجغرافي او الغائي قاصرين عن تحديد الوصف القانوني لاضفاء الصفة الدولية على المضيق .

المطلب الثاني

تعريف القضاء

تعرض القضاء لتعريف المضايق الدولية وذلك بمناسبة الحكم الذي صدر عن محكمة العدل الدولية في قضية مضيق "كورفو" في ٩ نيسان ١٩٤٩م حيث ورد :"بانه ممر مائي يصل بين جزءين من اعالي البحار، ويستخدم لاغراض الملاحة الدولية.

ومن خلال تعريف المحكمة للمضايق نجد إنها اعتمدت على معيارين اساسيين هما: الوضع الجغرافي؛ والمعيار الغساني. ولكنها استبعدت من التعريف المضايق التي تصل بحراً عاماً ببحر اقليمي. ومن ذلك يتضح بان المحكمة قد رجحت العامل الجغرافي. كما اخذت المحكمة بموقع المضيق من حيث انه يصل بين جزءين من اعالي البحار، ولم تشترط ان يكون الطريق ضروريا؛ بل يكتفي ان يكون مفيدا او بديلا. واعتبرت المحكمة قناة كورفو الشمالية ممرا دوليا (١) وفي هذا الخصوص فإن إدعاء البانيا لم يكن حول اعتبار

---

١ - محمد سعيد الخطيب : القانون الدولي والحق العربي في منع اسرائيل من استعمال المياه العربية (مطبعة العاني، بغداد، ١٩٧٩) ص ١٣٨ - ١٤٣.

معنا : ص٣٢.
للمزيد من التفصيلات، انظر: القانون بين الامم، تعريب عباس العمر (دار الجليل، بيروت، دار الافاق الجديدة) ، ١ : ٣، ص٢٩.

Gerhard Von Ghalln. Law Among Nations An Introduction to Public International Law. (2nd. edn. 1970).

مضيق كورفو مضيقا" دوليا" بالمعنى الجغرافي، ولكن من حيث عدم اعترافها ان الممر من الطرق المائية الدولية التي يتقرر فيها حق المرور البري. وباعتبار المضيق ممرا ثانويا غير ضروري، ويستخدم في الملاحة المحلية.

وقد تمثل الموقف البريطاني بان الصفة الدولية للمضيق لا ترتبط بحجم المرور عبره، وانما بكونه يربط بين جزءين من البحار، ومفيدا للملاحة الدولية.(١)

وقد ادى الحكم الصادر في قضية مضيق كورفو الى اعطاء مفهوم الاستخدام الصفة المطلقة دون قيد؛ واعتبر حين صدوره بمثابة إرساء للقواعد القانونية المطبقة في مجال قانون البحار؛ الامر الذي ادى الى فتح باب الاجتهاد بين الفقهاء وكان المفهوم الذي ارساه الحكم مثار اختلاف في التفسير. فقد راى بعض الفقهاء ان مفهوم الحكم هو: "الاستخدام المتواتر". والبعض الاخر من الفقهاء يرى بانه "الاستخدام المنظم". فيما يذهب رأي ثالث الى "الاستخدام الكثيف" من حيث عدد السفن، او حجمها، او قيمة حمولتها.(٢)

ومن خلال ما توصلت اليه المحكمة في هذا الشأن نرى ان التعريف الذي اخذت به اشتمل على العناصر التالية:

١ - ان يكون المضيق مستخدما" في الملاحة الدولية.

٢ - ان يكون المضيق واصلا" بين جزءين من أعالي البحار.

---

١ - حمود، ص٢٦١-٢٧٣.

BAXTER. Ibid.

٢ - حول قضية المصايد النرويجية وقضية قناة شمال كورفو لسنة ١٩٤٩ انظر:
- حزما ١٢٨ - ١٥٩.

المبحث الثالث

المؤتمرات الدولية

من خلال المؤتمرات الدولية التي عقدت لمناقشة موضوع البحار وما توصلت اليه من اتافقيات دولية نجد ان اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٣م قد تناولتا موضوع المضايق الدولية بشكل صريح، خصوصا* اتفاقية عام ١٩٨٢م. وفيما يلي شرح للاتفاقيتين وللتعريف الذي توصلنا اليه، وذلك في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول

مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨

بعد فشل مؤتمر لاهاي لعام ١٩٣٠م، شكلت الجمعية العامة للأمم المتحدة - عام ١٩٤٧م- لجنة القانون الدولي.وكان من ضمن اولويات هذه اللجنة تدوين قواعد قانون البحار. وبعد ان فرغت من اعمالها دعت - في ٢١ شباط ١٩٥٧م - الجمعية العامة الى مؤتمر دولي لدراسة قانون البحار.(١)

عندما عقد مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨م اعتبر مشروع لجنة القانون الدولي عملا تحضيريا للمؤتمر. واعتمد على المشروع في مناقشة اعمال المؤتمر الذي تمخض عن وضع اربع اتفاقيات دولية تنظم البحار. وان ما يتعلق بهذا البحث هو اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة، خصوصا ما تعلق منها بالمضايق، حيث نص مشروع لجنة القانون الدولي في المادة ٤/١٧ على نظام المرور في المضايق

---

١ - العناني، ص ٣٩٤.

التي اصبحت في الاتفاقية المادة ٤/١٦: (١)

"لا يجوز وقف المرور البريء للسفن الاجنبية في الممرات المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي او البحر الاقليمي لدولة اجنبية". (٢)

لقد نص مشروع لجنة القانون الدولي في المادة ٤/١٧ على عدم جواز وقف المرور البريء في المضايق التي تكون مستعملة استعمالا معتادا في الملاحة الدولية التي تربط بين جزءين من اعالي البحار. ويبين المشروع ان يكون المضيق موصلا بين البحار العالية ومستخدما على وجه الاعتياد في الملاحة الدولية وهذا الاتجاه الذي تبنته اللجنة هو نفس اتجاه محكمة العدل الدولية الذي اخذت به في حكم قضية مضيق كورفو. وناقش مندوبو الدول الممثلة في المؤتمر نص المشروع في المادة ٤/١٧، وثار النزاع بين الدول العربية والدول الغربية المؤيدة لاسرائيل التي ارادت حماية مصالحها في المرور

---

١ - د. جعفر عبد السلام: (المجلة المصرية للقانون الدولي. المجلد. ٣٧ سنة ١٩٨١)، النظام القانوني للمضايق. ص ١١١.
وسارجع اليه باسم: جعفر
حمود: ص٢٧٨
حول الاصول التاريخية للمادة ١٦، انظر:
حزمة: ص١٢٨ - ١٥٩.

٢ - د. عوض محمد المر: (مجلة العدالة عدد ١١ السنة ٤. نيسان ١٩٧٧)، "المرور في المضايق المستعملة في الملاحة الدولية ص٢١"
وسارجع اليه باسم: المر.

- see D.R. A wad Mahd Elmor. The Regime of passage in Straits used for International Naviagtion. p.13
(المجلة المصرية للقانون الدولي - مجلد ٣٧- السنة ١٩٨١).
- نص المادة كما ورد باللغة الانجليزية:
-"Ships of all states whether coastal or not,enjoy through the territorial sea,the flight of innocent passage which shall not be suspended through straits used for international navigation and connecting two parts of the territorial sea of a foreign state:.."

عبر مضايق تيران.(١)

وقد جاء في راي المندوب الامريكي على حذف كلمة "عادة" من النص المقترح. وفيما اقترح مندوب هولندا "تعديل النص" ان "المضايق الدولية التي لا يجوز وقف المرور البري، فيها هي المستعملة بين جزءين من اعالي البحار وبين جزء من اعالي البحار والبحر الاقليمي لدولة أجنبية".(٢) واقر المؤتمر الاقتراح الهولندي الذي وضع ليكفل حق المرور البري، لاسرائيل عبر مضايق تيران. الا ان الدول العربية التي كانت طرفا رئيسا' ومعنيا' بهذا الموضوع لم توقع على اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م والمتعلقة بالبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة نتيجة للمادة ٤/١٦ من الاتفاقية. فلقد جاء في توصية الجامعة العربية بموجب قرار رقم ١٧٥٩ بتاريخ ١٩٥٩/٢/٢٦م ان ذلك يمثل مخالفة صريحة لقواعد العرف الدولي، ويعتبر حكم المادة ٤/١٦ اتفاقيا تعاقديا استحدثته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، وخروجا على مفهوم محكمة العدل الدولية في تعريفها للمضايق الدولية. وحسب المفهوم العربي، فإن المضايق التي تصل بين جزء من اعالي البحار والبحر

---

١ - معنا ، ص ٣٤

- Donat Pharand : The Law of th Sea of the Arcitic
University of Ottawa Press, 1973 PP, 3-4
"This provision, which had been recommended by the International Law Commision confirmed the principles uphold by the Internat - ional Court of Justic in the judgment of 1949 in the corfue Channel case."

- معنا ، ص ٣٨
- المصرء ص ٢٣، ٢٤

٢ - C. John Colombos: - The International Law of The Sea
5th Edn. London: LONGMANS, 1962 ,PP. 180-181.

الاقليمي لا تعتبر من المضايق الدولية ، ولا يجوز بالتالي وضع حكم خاص بها ، وتخضع لسيادة الدولة الساحلية (١) ."

وقد طالبت لجنة الخبراء العرب، استثناء تطبيق حكم المادة من الاتفاقية على مضيق تيران حيث جاء نص المادة المذكورة كما يلي:

"يجب الا يكون هنالك إيقاف للمرور البريء للسفن الاجنبية في الممرات التي تستعمل من اجل الملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار وجزء اخر من اعالي البحار او البحر الاقليمي لدولة اجنبية ."

ان الاتفاقية فرضت نظام المرور البريء لجميع السفن بما فيها السفن، الحربية . وفي المقابل اعطت الدولة الساحلية بموجب المادة ١٤ سلطات تقدير المرور البريء . وبموجبها تملك الدولة الساحلية حق منع المرور في المضايق اذا كان في تقديرها ان المرور ليس بريئا . (٢)

لقد جاء النص مطلقا في عباراته "جميع السفن الاجنبية " والقاعدة في التفسير ان المطلق يجري على اطلاقه . ومع ذلك فقد منحت الاتفاقية الدولة الساحلية بموجب المواد ١٩، ٢٠، ٢٣ حق منع المرور البريء اذا رات في مرور السفن الاجنبية مخالفة لذلك الحق .

---

١ - اتفاقية الامم المتحدة للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة ، المواد ١٤ ، ١٦ .
- قانم ، ص ٢٣٠ - ٢٣١ .
- المسير ، ص ٢١

٢ - انظر تصريح وزير خارجية كندا : "من المؤكد ان كندا لا يمكن ان تقبل اي حق بالمرور البريء او قيد حق الدولة الساحلية في مراقبة التلوث". حمود ، ٢٧٦ .

في ضوء ماتقدم يتضح ان مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨ قد اخذ بالمفهوم الواسع لاعتبار المضيق دوليا ، حيث نصت المادة ٤/١٦ من الاتفاقية "بان يكون ممرا يستعمل من اجل الملاحة الدولية بين جزءين من البحار العالية او جزء من البحر العالي ببحر اقليمي لدولة اجنبية . (١)

وتعتبر النتائج التي خرج بها المؤتمر تطوراً جديداً في مجال قانون البحار سواء اكان من حيث تدوين قواعد دولية معمول بها ، او وضع قواعد قانونية اخرى جديدة في سبيل الوصول الى اجماع دولي يكفل استقرارها في التعامل الدولي. الا ان هذه النصوص، او القواعد الاخيرة ، لا تتصف بصفة الالزام الا بعد التوقيع والتصديق عليها من قبل الدولة . ومن هذه القواعد ما جاء في نص المادة ٤/١٦ من الاتفاقية .

المطلب الثاني

مؤتمر سنة ١٩٦٨ (لجنة قيعان البحارSEA BED)

يعد مؤتمر سنه ١٩٦٨ مؤتمراً تكميلياً لمؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨م ، كما ويعد تحضيريا للمؤتمر الثالث لقانون البحار .

استحدثت لجنة قيعان البحار ، اوما يسمى لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر لمعالجة المشكلات المترتبة على استخدام البحار الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية . ولما كانت موضوعات البحر على درجة وثيقة من الترابط بحيث يترتب عنه بحث نطاق معين من البحار التطرق الى جزء اخر مما جعل اختصاصات اللجنة تتوسع لتشمل كافة قواعد قانون البحار ، بما فيها المضايق

---

١ - معضا ١ ص ٣٨ .

الدولية .(١)

وقد ظهر خلال الاجتماعات الخلاف بين الدول النامية (المضائقية) من جهة والدول البحرية الكبرى من جهة اخرى. ففي حين تطالب الدول المضائقية بنظام المرور البريء التقليدي في الملاحة عبر البحر الاقليمي، سواء اشكل مضيقا أم لم يشكل. وترى هذه الدول ان التوفيق بين مصالح المجتمع الدولي ومصالح الدول المضائقية امر حيوي في ميانة امنها. وهذا يتمثل في اعتماد نظام المرور البريء. وفي الوقت نفسه ترى الدول البحرية الكبرى ان تطبيق نظام المرور البريء للملاحة عبر المضايق الدولية اصبح لا يخدم مصالح المجتمع الدولي، خصوصا وان معظم الدول تسعى الى زيادة عرض البحر الاقليمي إلى ١٢ ميلاً بحرياً، مما يعني دخول الكثير من المضايق الدولية ضمن البحر الاقليمي للدول.(٢) ونتيجة لهذا التعارض في المصالح تعذر الوصول إلى اتفاق، وعقدت اللجنة سلسلة من الاجتماعات استمرت خمس سنوات، وضعت خلالها المشاريع المقترحة والبدائل شملت النظام القانوني للبحار والمحيطات من مختلف النواحي الاقتصادية والاستراتيجية العلمية.(٣)

---

١ - العناني: القانون الدولي العام- ص ٣٩٥
المرجع: ص ٢٤، ٢٥

- العناني: قانون البحار - ص ٨٧

٢ - د. مفيد شهاب: دروس في القانون الدولي العام والقانون الجديد للبحار. (دار النهضة العربية. القاهرة: ١٩٨٥) ص ٧.
وسارجع اليه باسم شهاب

٣ - المرجع: ص ٢٦.

المطلب الثالث

المؤتمر الثالث لقانون البحار

استنادا الى قرار الجمعية العامة في ١٧ كانون اول ١٩٧٠م تم دعوة المؤتمر الثالث لقانون البحار للانعقاد. وقد عقدت الدورة الاولى للمؤتمر في نيويورك خلال الفترة من ٣ - ١٩٧٣/١٢/١٥م. وهي دورة إجرائية تنظيمية تم فيها انتخاب رئيس المؤتمر المقرر العام ورؤساء اللجان الرئيسية الثلاث، وهي :

١ - اللجنة الاولى: وتختص بوضع القواعد القانونية المتعلقة بقيعان البحار.

٢ - اللجنة الثانية : تختص بوضع القواعد القانونية المتعلقة بالبحر الاقليمي، وحق المرور البريء في المياه الاقليمية ، وحرية الطيران والملاحة التي يثيرها تعدد النظم القانونية في البحر الاقليمي، والمرور في المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية ، وحقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، . واعالي البحار ، وحقوق الدول المحصورة ، وحقوق الدول قصيرة السواحل، والدول الارخبيلية ، والجزر الطبيعية والصناعية ، والبحار المغلقة .

٣ - اللجنة الثالثة : تختص بوضع القواعد القانونية المتعلقة بصيانة البيئة البحرية والتلوث والبحوث العلمية .

وما يهمنا بالدراسة ههنا هو اعمال اللجنة الثانية المتعلقة بالبحر الاقليمي، والمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية .

وخلال الدورة الثانية لمؤتمر قانون البحار الثالث المنعقد بكركاس، عقدت اللجنة الرئيسية الثانية اجتماعاتها بدءا من ٣ تموز١٩٧٤، وقد تراس اللجنة (اجلار) من فنزويلا. وتبلورت اتجاهات

الدول من المناقشات التي دارت في المؤتمر حول المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية الى ست اتجاهات سوف نعرض لها.(١)

يشير الدكتور ابراهيم الدغمه الى أن المضيق هو ممر مائي طبيعي يفصل بين جزءين من اليابسة ويصل بين رقعتين من البحار وتنقسم المضايق من وجهة النظر الجغرافية إلى

١ - المضيق الذي يصل بين بحر عال وبحر داخلي.

٢ - المضيق الذي يصل بين جزءين من البحار العالية.

وتختلف المضايق من حيث الاتساع فبعضها يقل اتساعا عن عرض البحر الاقليمي ويمكن ان نلخص الاختلاف حول التنظيم القانوني للمضايق في مسالتين، هما:

١ - المبدأ الذي يجب أن يطبق على المضايق.

المرور الحر او مبدأ المرور البريء.

٢ - النظام المطبق على المضايق هل يشمل كافة المضايق ام انواعا منها

ان اختلاف التفسير حول المفهوم أوجد اتجاهات شتى في المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث تميل الدول البحرية الكبرى الى

----

١ - المر، ص ٢٧.

D.R Awad Mohd Elmor.The Regime of The Passage in the Straits in The light of the third U.N. Conference p.44

- تقارير لجان مؤتمر قانون البحار الجديد النسخة العربية
- انظر الدكتور ابراهيم محمد الدغمه، القانون الدولي الجديد للبحار، (دار النهضة العربية القاهرة ١٩٨٣)ص ٢٨ - ٦١

وسارجع إليه باسم، الدغمه

- المؤتمر الثالث واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار

Un Doc /A/con fe. 62/L.8/Rev 1

تعديل في القواعد بشان المرور البريء في المضايق الدولية، فيما ترى الدول المضائقية الاكتفاء، بمراجعة الاحكام العامة من القواعد واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.(١)

الاتجاه الاول

يمثل هذا الاتجاه الدول النامية. وتعتبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية والواقعة ضمن نطاق البحر الاقليمي للدول او الدولة الساحلية جزءا من اقليم الدول المضائقية وتمارس عليه السيادة. وبالتالي يطبق نظام المرور البريء على هذا النوع من المضايق وتفسير وجهة نظر هذه الدول بانها قد حافظت على هذا الحق وضمنته واظهرت فائدته في خدمة الملاحة الدولية. ولن يظهر هذا النظام (المرور البريء) الا اذا كفل به توازن المصالح بين الجماعة الدولية من ناحية، والدول المضائقية من ناحية اخرى.(٢)

وان نظام المرور البريء يعتبر اساس النظام التقليدي للملاحة عبر البحر الاقليمي، ويشكل عرفا" دوليا .وتعتبر اهم احكام هذا المشروع هي:

١ - يكون المرور بريئا، طالما انه غير ضار بامن الدولة الساحلية او سلمها او حسن النظام فيها. وقد ضرب المشروع امثلة كضوابط موضوعية لتقييم البراءة للحد من السلطة التقديرية للدولة الساحلية، وحظر الغوص او التحليق الذي ينافي براءة المرور.

---

١ - جعفر: ص ١٢١.
المر: ص ٢٧

٢ - وثائق الامم المتحدة: المؤتمر الثالث لقانون البحار الدورة الثانية. UN. Doc. A/ Conf. 62/C.2/ L.16

٢ - عدم عرقلة المرور من قبل الدولة الساحلية، من حيث عدم التمييز بين جنسية السفن.

٣ - الاعلان بالطريقة الملائمة عن مخاطر الملاحة وعوائقها، كذلك عن وسائط الملاحة المساعدة والتسهيلات الملاحية والاجهزة المقامة، ورفع علامات للتحذير من المخاطر.

٤ - يخضع مرور السفن الحربية او المدارة بالطاقة النووية الى إذن مسبق من قبل السلطة المختصة في الدولة الساحلية.

٥ - تعيين انظمة فصل الحركة في المضيق.

٦ - افتراض براءة السفن التجارية العابرة للمضيق الدولي ولا يجوز إيقافها او عرقلة المرور النشط.(١)

<u>الاتجاه الثاني</u>

يميز هذا الاتجاه بين المضايق تبعا" لموقعها :

١ - المضيق الذي يعد مدخلا من اعالي البحار إلى البحر الاقليمي لدولة اجنبية يخضع لنظام المرور البريء الذي لا يجوز إيقافه.

٢ - المضيق الذي يصل بين جزءين من اعالي البحار يخضع لحرية الملاحة البحرية، والجوية، شريطة عدم الاخلال بامن الدولة الساحلية او اللوائح المتعلقة لغاية سلامة الملاحة، ومنع التلوث.(٢)

---

١ - الدقسة ، ص ٥٨ - ٥٩

- مثلت هذا الاتجاه: سلطنة عمان - اليمن الجنوبي - المملكة المغربية - ماليزيا بموجب مشروع تقدمت به. انظر وثائق الامم المتحدة - المؤتمر الثالث. UN. Doc. A/Conf .62/C.2/L.16

٢ - مثلت هذا الاتجاه: المملكة المتحدة. المؤتمر الثالث لقانون البحار - الدورة الثانية. وثيقة الامم المتحدة رقم UN. Doc. A/Conf.62/C.2/L.3.

ويفسر هذا الاتجاه من حيث الربط بين الموقع ونوع الملاحة والمملحة فاذا كان المضيق موصلاً بين جزءين من البحر العالي يسري عليه نظام حرية الملاحة نظراً لارتباطه بمصالح الجماعة الدولية اما اذا كان المضيق موصلاً بين جزء من اعالي البحار والبحر الاقليمي لدولة اجنبية فتخضع الملاحة فيه لنظام المرور البريء. ان مصالح الجماعة الدولية لا تظهر كما في الحاله الاولى.

وقد اورد المشروع الذي تقدمت به المملكة المتحدة استثناء على الحالتين :-

١ - عندما يتكون المضيق بسبب جزيرة تنتمي إلى الدولة الساحلية مع وجود طريق ملاحي في اعالي البحار صالح للملاحة ومتكافيء من الخصائص مع الطريق الملاحي في المضيق، يخضع لنظام المرور البريء.

٢ - المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزءين من اعالي البحار ويوجد في هذه المضايق جزء من اعالي البحار به طريق صالح للملاحة البحرية ومماثل من حيث الخصائص ومتكافيء مع الممر في المضيق، يخضع لنظام المرور البريء.

الاتجاه الثالث:

وهو الاتجاه الذي تبنته الولايات المتحدة الامريكية، والمانيا الغربية، وفرنسا، وطالبت بتطبيق نظام المرور الحر في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية سواء اكانت هذه المضايق تصل بين جزءين من اعالي البحار، او جزء من اعالي البحار بجزء آخر من البحر الاقليمي لدولة اجنبية. وهذا الاتجاه لا يفرق بين موقع

المضيق او نوع البحار التي يصل بينها، بل ويعتبرها واحدة نظراً لانها تخدم الملاحة الدولية .(١)

الاتجاه الرابع

يتمثل هذا الاتجاه في ان المضايق التي يزيد عرضها عن ستة اميال بحرية، والمستعملة الملاحة الدولية تصل بين جزءين من اعالي البحار او توصل إلى احدى الدول تباشر فيه الملاحة العابره البحرية والجوية . اما المضايق التي لا يزيد عرضها عن ستة اميال فيطبق عليها نظام المرور البرىء، وقد تبنت هذا الاتجاه كل من فنلندا والدنمارك (٢)

الاتجاه الخامس

تبنت الجزائر هذا الاتجاه وهو تقرير حق المرور العابر لمصلحة السفن التجارية التي تبحر باتجاه بحر شبه مغلق او تخرج منه عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزءين من اعالي البحار شريطة ان تكون المضايق الوسيلة الوحيدة للنفاذ، ولا يسرى نظام المرور العابر على المضايق التي تحكمها اتفاقيات خاصة ولا تتمتع بهذه الحرية (حرية العبور) السفن الحربية او السفن الحكومية المدارة لغير الاغراض التجارية؛ وانما يسرى عليها نظام المرور البريء .(٣)

---

١ - مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار اللجنة الرئيسية الثانية الدورة الثانية . UN. Doc. A/Conf- 62/C.2/L.3
- الدفعة ، ص ٥٨-٦٠

٢ - مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار الدورة الثانية وثيقة UN. Doc. A/Conf. G2/C.2/ L.15.

٣ - UN. Doc. A/Conl. G2/C.2/ L.20.

الاتجاه السادس

تبنت هذا الاتجاه احدى عشرة دولة عربية. والذي بموجبه تعرف المضايق الدولية بانها: "المضايق التي تسري عليها احكام الاتفاقيه، والتي جرى العرف على استعمالها في الملاحة الدولية بين جزءين من أعالي البحار".

ومن خلال مناقشة الاتجاهات التي سادت الدورة الثانية للمؤتمر ظهر اتجاهان رئيسان كمحور للبحث. وهما: الاتجاه الاول والثاني(١). من الاتجاهات التي سبق بحثها. واعتبر هذان الاتجاهان اساساً للمفاوضات المستقبلية.

الدورة الثالثة لمؤتمر قانون البحار

عقدت اللجنة الثانية دورتها الثالثة في جنيف عام ١٩٧٥، وناقشت موضوع المضايق الدولية ضمن مواضيع البحر الاقليمي في فكرتين رئيستين، هما:

اولاً: الفكرة الاولى: توحيد النظم القانونية، او تعددها في الملاحة عبر البحر الاقليمي.

ثانياً: الفكرة الثانية: تحديد نوع الملاحة في المضايق المستعملة للملاحة الدولية.

الفكرة الاولى:

هذه الفكرة كانت محل خلاف، حيث يرى جانب من الدول المضائقية ان تبقى الملاحة في نطاق المرور البريء باعتبارها واقعة ضمن البحر

---

١ - مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار - الدورة الثانية. اللجنة الثانية وثيقة الامم المتحدة رقم
UN. Doc. A/conf. 62/C.2/2.44.

- المير، ص ٣٠ - ٣١

El Mor., Ibid pp. 9 - 31

- ضهاب، ص ٧-٨

الاقليمي فيحكمها نفس النظام. (يعني هذا الاتجاه وحدة النظام القانوني).

ويطالب الجانب الاخر من الدول وهي غير المضائقية الى تطبيق مبدأ المرور الحر على المضايق وان كانت واقعة ضمن البحر الاقليمي.(١)

<u>الفكرة الثانية:</u>

وهي المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية حيث طالبت بعض الدول بتطبيق نظام حرية الملاحة على المضايق الدولية، بينما طالبت دول اخرى بنظام المرور البريء.

وازاء التعارض الحاصل في وجهات النظر بين الدول،وعدم التوصل الى اتفاق وسط، كلف رئيس اللجنة الثانية في اعداد نص موحد حول موضوع المضايق عرف فيما بعد بالنص الموحد (المنفرد) وتبلورت الفكرة فيه الى وضع نظامين للملاحة في:

"مبدأ حرية الملاحة في المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزءين من اعالي البحار، ومبدأ المرور البريء في المضايق التي تصل جزءا من البحار العاليه بالبحر الاقليمي لدولة اجنبية."(٢)

---

١ - وثائق الامم المتحدة: UN. Doc. A/ ConF. 62/C.2/wp.1.
El mor Ibid., pp. 44 - 45

- عوض المر؛ (المرور البريء رسالة دكتوراه). جامعة عين شمس ص ٣٩٧

٢ - وثائق الامم المتحدة المؤتمر الثالث لقانون البحار اللجنة الثانية. UN. Doc. A/ConF. 62/Wp.8/Rev.1/ part 2.
لمزيد من التفصيلات، انظر: الدغمه ص ٩٧ - ١٠٣، ١٥٤ - ١٥٧.

الدورة الرابعة للمؤتمر

١٥ آذار ١٩٧٦م الى ٧ ايار ١٩٧٦م.

في هذه الدورة ناقش المؤتمرون النص الموحد "المنفرد" الذي اعده رئيس اللجنة في الدورة الثالثه. فقد جرت المناقشات في هذه الدورة على قاعدة اجرائية هي"ان السكوت عن الاعتراض على النصوص القائمة في المشروع يُعد قبولاً لها". وقام رئيس اللجنة بتقييم مواقف الدول. واعد في نهاية الدورة تعديلاً على النص المنفرد سمي النص المنقح.(١)

وقد اخذ النص بتقسيم المضايق الدولية الى قسمين، وفرع القسم الثاني منها إلى فرعين، بينما اضاف هذا النص المنقح عمقاً جديداً في مجال تطور قواعد قانون البحار، وهو وضع المنطقة الاقتصادية الخالصة التي توصل إلى المضيق او الخروج منه ضمن المناطق البحرية الخاضعة لنظام المرور بين البحار العالية. وهذا التقسيم يمكن ايضاحه في :

١ - المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وتصل بين جزءين من اعالي البحار او بين جزء من اعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة. يسري على هذه الفئة من المضايق حق المرور العابر للسفن والطائرات، وقد نصت المادة (٣٦) من النص المنقح على ذلك.(٢)

٢ - أ - المضايق المتكونة بسبب جزيرة تنتمي إلى الدولة الساحلية المطلة على المضيق وقطاع من يابستها كلما وجد من الناحية المواجهة للبحر طريقاً ملائماً للملاحة بدرجة مماثلة من حيث الخصائص للمر البحري للطريق الملاحي في اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة. ويسري على هذه الفئة نظام المرور الحر.

---

١ - UN. Doc. A/CONF. 62/wp.8/Rev1/paRt 2

٢ - العناني، قانون البحار ص ٢٧١.

٢ - ب - المضايق التي تصل بين جزءين من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة بالبحر الاقليمي لدولة اجنبية ويسري على هذه الفئة نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه.(١)

الدورة الخامسة للمؤتمر

٢آب - ١٧ايلول ١٩٧٦م

شكلت في هذه الدورة مجموعة لجان ضمن اللجنة الرئيسة الثانية وكانت مهمة المجموعة الرابعة دراسة ما يتعلق بنظام الملاحة في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية. وذلك بناء* على التقسيم الوارد في وثيقة النص المنقح.(٢)

وقد تقدمت بعض الدول بطلب لاجراء التعديل على النص حول النوع الاول من المضايق ومن ضمنها مشروع تقدمت به المجموعة العربية حول تعديل نص المادة (٤٣)(٣) من النص المنقح استهدف تحديد المرور في مضايق تيران. ولم تحظ هذه المحاولة بالتاييد، حيث ان مؤتمر جنيف الاول عام ١٩٥٨م قد استقر على تلك القواعد الموضوعة في الاتفاقية بالرغم من عدم انضمام الدول العربية إليها. ومن خلال مناقشات الدول برز اتجاهان هما:-

----

١ - المر ، المرور البريء ، ص ٣٩٧.
El MoR. Ibid pp. 34 - 35 .
- مهنا ، ص٤٤.

٢ - UN. Doc. A/Conf.62/WP8/Rev 2 part 2

٣ - لمزيد من التفصيلات انظر، مهنا ص ٤٣ - ٤٥.

اولا" : الـدول المضائقيـة والتـي تـرى ان الصيغة المنقحة لم تعكس الملاحظات التي ابدتها في تطبيق نظام المرور البريء عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ، كما وابدت هذه الدول وجهة نظرها في الملاحظات التالية :

أ - حـول طبيعـة السـفن المـارة بـالمضـايق الدوليـة ، فان السـفن التجاريـة تتمتـع بـالمرور البـريء الذي لا يحتاج إلى اذن او إخطـار مسـبق ، فـي حـين مرور السفن الحربية لا يمكن افتراض البراءة فيه ، والذي يشترط إذنـا" مسبقا" .

ب - حول نظام التحليق فوق المضايق ترى هذه الدول عدم وجود ضرورة الاشارة إلى نظام التحليق فوق المضايق على اعتبار ان الموضوع لا يدخل ضمن اطار قانون البحار .

ثانيا" : الدول الملاحية الكبرى

وهـي الـدول المؤيـدة لنظام المرور العـابر التي طرحت وجهة نظرها في :

أ - عـدم التفرقة بين انواع السفن المارة بالمضايق الدولية سواء التجارية او الحربية مع تاكيد حق المرور العابر لجميع السفن .

ب - يـرى ضرورة الاشارة إلى حرية التحليق فوق المضايق الدولية في نصوص الاتفاقية .(١)

---

١ - El Mor, Ibid., p. 46.

لمزيد من التفصيلات انظر :
الدغمه : ص ٢٠٧ - ٢٠٩
صعلبا : ص٨٥ - ٩٤ .

الدورة السادسة للمؤتمر

٢٣/ايار - ١٥/ تموز ١٩٧٧

لم تسفر اجتماعات الدورة السادسة عن أي تقدم حول موضوع المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بالرغم من تشكيل لجنة عمل مصغرة من اجل التفاوض. وكان رئيس المؤتمر بالاشتراك مع رؤساء اللجان الرئيسة الثلاث قد اعد نصاً مركباً غير رسمي للتفاوض حول مواضيع البحار التي نوقشت خلال دورات المؤتمر عرف بمشروع النص المنقح وتضمن المشروع نص الديباجة والاحكام الختامية، واعتبر فيما بعد بمثابة المشروع النهائي للاتفاقية.(١)

ثم توالت الدورات: السابعة، والثامنة والتاسعة، والعاشرة، والحادية عشرة، من اجل التوصل إلى اتفاق للصيغة النهائية المقترحة. وقد عقد المؤتمر دورته الاخيرة (الختامية) في جامايكا من ٦ - ١٠ كانون اول ١٩٨٢م. من اجل التوقيع على الاتفاقية وهي: "اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار" حيث وقع على هذه الاتفاقية مائة وسبع عشرة دولة وتعد الاتفاقية تطوراً كبيراً في مجال تقنين قانون البحار بصفة عامة، وفي مجال المضايق الدولية بصفة خاصة نظراً لما اخذت من مناقشات مطولة في سبيل التوصل إلى حل، وذلك من اجل تعريف المضايق الدولية، وتحديد نوع الملاحة فيها. وتعتبر اوسع اتفاقية دولية من حيث عدد الدول الموقعة عليها.(٢)

من خلال بحثنا في تعريف المضايق الدولية رأينا عدم وجود تعريف جامع مانع للمضايق الدولية. وعلى الرغم من التعريف الأخير

---

١ - الدقمه، ص ٢٤١ - ٢٤٣.

٢ - انظر لمزيد من التفصيلات حول مادار من مناقشات في المؤتمر من الدورة السابعة حتى الاخيرة: الدقمه ص ٣٢٠ - ٣٢٢.
- شهاب ص٩.

الذي اوردته نص المادة (٣٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار فقد لاقى معارضة علنية حيث سجلت بعض الدول ملاحظاتها عند التوقيع على نص الاتفاقية . ومن خلال بحثنا لتلك النصوص نجد انها ميزت بين ثلاثة انواع من المضايق، كما وضعت نظامين للملاحة فيها . ويمكن توضيح ذلك في :

١ - المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة ، وجزء آخر من اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة ويخضع هذا النوع من المضايق لنظام المرور العابر .(١)

٢ - المضايق المشكلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وبر الدولة مع وجود طريق في اعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة ، ويكون ملائما* بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ويخضع هذا النوع من المضايق لنظام المرور البريء .(٢)

٣ - المضايق الموجودة بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الاقليمي لدولة اجنبية . فانها تخضع لنظام المرور البريء .(٣)

ومما يلاحظ على التعريف الوارد في نص المادة (٣٧) ان المؤتمر قد اعتمد معيارين اساسيين في تعريف المضيق الدولي وتحديد طبيعته القانونية .(٤) وهذان المعياران: المعيار الغائي، والمعيار

---

(١) م ٣٧ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.

(٢) م ٤٥/١/أ

(٣) م. ٤٥/١/ب

(٤) خليل اسماعيل الحديثي، "نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز" (مجلة المستقبل العربي عدد ٨٩ السنة ٧،٩ تموز ١٩٨٦م) ص ٦-٧. حمودا ص ٢٦٤

القانوني، وسنلقي بعض الضوء على هذين المعيارين:

اولا" : <u>المعيار الفني (الوظيفي)</u>

ان يكون المضيق مستخدما" في الملاحة الدولية. الا ان النص الوارد في المادة ٣٧ من الاتفاقية لم يحدد درجة الاستخدام المطلوب حتى يمكن اعتبار الممر مضيقا" دوليا"، ولم يتضمن تفسيرا" للصفة الاعتيادية للملاحة، بل جاء النص فضفاضا" واسعا" من اجل التوسع في تعريف المضيق الدولي ليشمل كافة المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية. (١)

ثانيا": <u>المعيار القانوني</u>

يستهدف المعيار القانوني تحديد طبيعة المياه التي يصل بينها المضيق وطبيعة المياه التي يتكون منها وقد ميزت نصوص الاتفاقية بين عدد من انواع المضايق هي:

(أ) المضايق التي تصل بين جزءين من البحار العالية او مناطق اقتصادية خالصة.

(ب) المضايق التي تصل بين جزء من البحار العالية، او منطقة اقتصادية خالصة بجزء من البحر الاقليمي.

وفيما يتعلق بطبيعة المياه التي يتكون منها المضيق فقد اشترط النص ان تشمل تلك المياه البحار الاقليمية للدول المشاطئة، ولم يستثن الا المضايق التي يوجد بها جزء من البحر العالي، او منطقة اقتصادية خالصة ويوجد في ذلك الجزء من البحر ممر بحري لا تتوافر

---

١ - ما اخذت به محكمة العدل الدولية في حكمها عام ١٩٤٩م في قضية مضيق كورفو. في اعتبار الصفة الاعتيادية للملاحة في المضيق وهذه الصفة لم ياخذ بها مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨م كذلك اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ حول المعيار الوظيفي راجع لمزيد من التفصيلات حول راي الفقيه برول ، جعفر ص ١٢٤

فيه الخصائص الملاحية او الهيدروغرافية المتوافرة في الممر الملاحي البحري الواقع ضمن حدود البحر الاقليمي داخل المضيق.(١)

المبحث الرابع

تقييم التعريفات السابقة والتعريف المقترح

وفي اطار محاولتنا وضع تصور لتعريف شامل للمضايق الدولية، نجد قصور المعيار الغائي و المعيار القانوني عن تعريف المضايق. ونرى من اجل تفادي هذا الوضع اضافة المعيار الجغرافي الى المعيارين السابقين. وهذا المعيار ينص على " ان يكون المضيق عبارة عن ممر مائي طبيعي يصل بين جزءين.(٢)

وعليه يمكن تعريف المضيق الدولي بانه:

"ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزءين من البحار ويستخدم في الملاحة الدولية ولا يزيد اتساعه عن اتساع البحر الاقليمي للدولة او الدول المطلة على المضيق.

وفي ضوء هذا التعريف نجد ان عناصر المضيق تشمل عناصر كل من المعيار الوظيفي والمعيار الجغرافي والمعيار القانوني، وهي:

(١) ان يكون ممراً مائياً طبيعياً.

(٢) ان يصل بين بحرين.

---

١ – حمود، ص ٢٦٤ – ٢٦٥.
– انظر شرحنا للمعيار الجغرافي في تعريف المضيق.
– الحديثي، ص٧.
– انظر نصوص المواد ٣٦، ٣٧، ٤٥ من اتفاقية ١٩٨٢.

٢ – يقول د. جعفر عبد السلام "يطلق مصطلح المضيق جغرافيا على اي ممر طبيعي ضيق بين كتل ارضية يوصل بين بحرين او بين مساحات كبيرة من المياه او هو ببساطة مياه تفصل اقليمين وتصل بحرين" ص ١١٨ – ١١٩.

(٣) ان يستخدم في الملاحة الدولية . (١)

وسوف نتناول عناصر التعريف الذي رايناه للتمكن من معرفة معنى المضيق بالمفهوم الواسع .

١ - ان يكون ممراً طبيعياً ضيقاً .

ويخرج من هذا العنصر الممرات المائية الصناعية . فالمضيق الطبيعي الذي تكون بفعل الطبيعة وليس بفعل الانسان ولايتجاوز اتساعه عرض البحر الاقليمي. (حيث كانت حدود البحر الاقليمي تقاس بمدى قذيفة مدفع ثم زيد عرضه نتيجة التطور الصناعي إلى ثلاثة اميال بحرية وقد اصبح الآن ومنذ اتفاقية عام ١٩٥٨م اثني عشر ميلاً بحرياً مما جعل اكثر من (١٠٠ مضيق دولي تقع ضمن البحر الاقليمي) . (٢)

لذلك فقد يكون المضيق مشمولاً بالبحر الاقليمي لدولة واحدة ، واذا زاد عرض المضيق عن ١٢ ميلاً بحرياً فتعتبر المياه الواقعة بعده جزءاً من البحر العالي. اما اذا كان المضيق واقعاً بين دولتين وكان مستغرقاً للبحر الاقليمي فيطبق عليه النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية . مثل مضيق هرمز . وفي حالة وجود جزء من اعالي البحار بين البحر الاقليمي للدولتين ولم تكن المياه فيه صالحة للملاحة فنذهب إلى اعتبار المضيق دولياً . (٣)

---

١ - شهاب، ص ٣٣.
محنا ؛ ص ٤٩.
G.L. Tunkin .International Law, Trans. by Murad Saifulin (Progres Publishers Moscow :1986) PP433.

٢ - الخطيب ؛ القانون الدولي ص١٤٢.
خليل ؛ ص ١٣

٣ - - محنا ؛ ص ٤٩
جعفر ؛ ص ١٢٢ - ١٢٣

٢ - ان يصل المضيق بين بحرين.

اذا كان المضيق مستخدما" في الملاحة البحرية الدولية فليس هناك حاجة لتحديد صفة هذين البحرين الذين يربط بينهما في معرفة نوع الملاحة البحرية عدا الحالة التي يربط فيها بين بحر عال. ببحر شبه مغلق تطل عليه دولة واحدة فلا يمكن اعتباره مضيقا" دوليا" على انه اذا كان المضيق يقع على بحر شبه مغلق وتوجد دولة او اكثر ساحلية او حبيسه إلى جانب هذا البحر شبه المغلق ففي هذه الحالة يمكن ان نعتبر المضيق دوليا" حالة استخدامه في الملاحة الدولية.(١) نظرا" انه يخدم المصالح الدوليه. وقد بحثت موضوع البحار التي يصل بينها المضيق من حيث اوضاعها.
في المبحث الاول من هذا الجزء.

٣ - ان يكون المضيق مستخدما في الملاحة الدولية.

ان هذا الشرط قد ورد في نص حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو. وقد تطرقنا في بحثنا حول عنصر الاستخدام الى ان الفقه لم يتوصل الى اتفاق حول هذا العنصر. الا ان شرط الاستخدام ضروري من حيث تحديد اختصاصات الدول المضائقية وحقوق الدول الاخرى.

ويرى الدكتور فخري مضنا "ان المعيار الذي يركن اليه في تحديد صفة الاستخدام هو عدد السفن المستخدمة للمضيق، الا اننا نرى ان القول بوضع رقم محدد لاطلاق صفة الاستخدام الدولي ليست لازمة إذ قد تتفاوت درجة الاستخدام من مضيق إلى آخر، وعدد الدول المستعملة لهذا المضيق. وتبقى القاعدة جامدة في ذلك وعلى الرغم ان بريطانيا في قضية مضيق كورفو قد بينت عدد السفن المارة في المضيق الا ان حكم المحكمة جاء بناء" على كونه يستخدم في

---

(١) مضنا : ص ٥٠.
جعفر :ص ١٢٤ - ١٢٦.

الملاحة الدولية ، وليس بالنسبة لعدد السفن المستخدمة في مضيق دولي معين وعليه نرى ان العبرة بالاستخدام في الملاحة الدولية مهما كانت درجته ونوعه وليس العبرة بعدد السفن او حجمها . وسواء اتم الاستخدام من قبل عدد من الدول او دولة واحدة ، فطالما ان المضيق يخدم مصالح الجماعة الدولية ويستخدم في الملاحة الدولية ، فهو مضيق دولي. وذلك حسبما جاء في القانون الجديد للبحار.(١)

---

(١) معنا ص١٥٠

الباب الأول

الجوانب القانونية
لبعض المضايق الدولية

لقد تناولت بالبحث في الجزء الاول من هذه الدراسة تعريف المضايق الدولية من خلال ما استقر عليه الفقه والقضاء الدوليات والمؤتمرات الدولية حيث اخذت المضايق مكاناً من الجدل والمناقشات. فاهميتها من النواحي الاستراتيجية والسياسية جعلت وجهات نظر الدول تتمحور في عدة منطلقات. ونظراً لما استقر عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لعام ١٩٨٢م؛ فإن دراستي ستكون في هذا الباب حول القواعد العامة التي تحكم المضايق بموجب هذه الاتفاقية في فصلين:

الفصل الاول : المضايق الدولية

المبحث الأول : المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة

المطلب الاول : المضايق التركية

المطلب الثاني: مضيق جبل طارق

المبحث الثاني: المضايق الخاضعة للقواعد العامة

المطلب الاول : مضيق باب المندب

المطلب الثاني: مضيق تيران

المطلب الثالث: مضيق كورفو

الفصل الثاني : حق المرور في المضايق الدولية

المبحث الاول : المرور البريء

المبحث الثاني: المرور العابر

المبحث الثالث: المرور الحر

الفصل الأول

المضايــــق الدوليــــة

يمكن دراسة القواعد العامة للمضايق من خلال القانون الدولي العرفي، واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، وقد ابرز حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو في ٩ نيسان ١٩٤٩م اهم هذه القواعد، وتلقى الفقه الدولي ذلك الحكم بتلهف باعتبار انه يرسي قاعدة دولية عرفية للملاحة عبر المضايق الدولية واخذت المحكمة آنذاك بالوضع الجغرافي للمضيق.(١) وفي مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨ صيغت عدة اتفاقيات دولية من بينها اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة. وقد وضعت هذه الاتفاقية في المادة ٤/١٦ القاعدة التي تحكم المضايق "لا يجوز تعطيل استخدام السفن الاجنبية لحق المرور البريء في المضايق التي تصل بين اجزاء من اعالي البحار او تصل جزءاً من اعالي البحار بالبحر الاقليمي لدولة اجنبية.(٢) ولم يكن هناك خلاف حول المضايق عندما كانت حدود البحر الاقليمي ثلاثه اميال

---

١ - سوف نبحث قضية مضيق كورفو في المبحث الثاني من هذا الفصل ونتناول فيها اسباب النزاع وحكم المحكمة. والقاعدة التي ارساها الحكم.

- انظر عبدالله شاكر الطائي، النظرية العامة للمضايق وتطبيقها على مضايق تيران وباب المندب، (رسالة دكتوارة، جامعة القاهرة ١٩٧٤م) ص٦٣ - ٧٠
سارجع إليه باسم الطائي؛

- انظر حزما ١٣١- ١٣٤.
"لقد ارست محكمة العدل الدولية عام ١٩٤٩م قاعدة دولية عرفية حول المضايق في قضية المصائد النرويجية لاعتبار المضيق دولياً" يجب ان يكون طبيعياً وليس اصطناعياً" "

٢ - عامر، القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لاهم احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (دار النهضة العربية القاهرة ١٩٨٣) ص ١٣١ - ١٣٩.

- العنباني، قانون البحار، ص ١٦٣ - ١٦٨.
- العناني، القانون الدولي ص ٤١٢-٤١٥

بحرية ولم يؤثر على الملاحة عبر المضايق الدولية، لكن وبعد ان اقرت مجموعة الدول امتداد البحر الاقليمي بحدود ١٢ ميل بحري تغير الوضع القانوني لكثير من المضايق.ودخلت ضمن البحر الاقليمي للدول المشاطئة للمضيق.إلا ان اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م لم تفرد نصوصا" خاصة بالمضايق مما جعلها قاصرة عن مسايرة التطور في مجال الملاحة الدولية وعلوم البحار.

ولقد افردت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م تنظيما" خاصا" للملاحة عبر المضايق الدولية بحسب انواعها التي سوف نتناولها بالبحث بموجب نصوص المواد (٣٤ - ٤٥) جاءت اكثر وضوحا" حين ميزت الاتفاقية بين ثلاث فئات من المضايق الدولية:

الفئة الاولى:-

المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة. وقد نصت المادة "٣٥" من الاتفاقية " ان ما تضمنته الاتفاقية من احكام لا يغير من الوضع القانوني للمضايق المنظمة بموجب اتفاقيات خاصة قائمة ونافذة ". كما حددت المادة ان يكون الاتفاق متعلقا" بالمرور في المضيق، وان يكون قائما" ونافذا" منذ زمن طويل بما يفيد استمرار حكمه على المضيق باكمله او جزء منه.

الفئة الثانية:-

المضايق التي يزيد اتساعها عن عرض البحر الاقليمي للدول المشاطئة بحيث يتوافر طريق في اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة فإنه يطبق نظام المرور الحر على الممرات الواقعة في تلك المناطق البحرية وقد نصت المادة "٣٦" من الاتفاقية "ما دامت هذه الطرق على درجة مماثلة للطرق داخل المضيق من حيث الخصائص الملاحية والهيدوغرافية ".

الفئة الثالثة :-

وهي نوعان من المضايق بحسب المناطق البحرية التي تربط بينها وقد وضعت الاتفاقية نظامين للمرور عبر هذه المضايق.

النوع الاول :-

المضايق التي ينطبق عليها نظام المرور العابر وبينت المواد من (٣٧ - ٤٤) من الاتفاقية تطبيق هذا النظام. واستثنت المادة "٣٨" تطبيق نظام المرور العابر على المضايق المشكلة بجزيرة تابعة لدولة شاطئية مع وجود طريق ملاحي في اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة.

النوع الثاني:-

المضايق التي ينطبق عليها نظام المرور البريء، وبينت تطبيق هذا النظام المادة ٤٥ من الاتفاقية رهنا بمراعاة الفرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية (١)

---

١ - لمزيد من التفاصيل، انظر:
- نصوص المواد ٣٥ - ٤٥.
- د. محمد عمر مدني، (مجلة التعاون السنة (٢) العدد ٨ اكتوبر "الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار" ١٩٨٧) ص ١٨ - ١٩.

ذاته:
- محاضرات الندوة الدراسية الثانية للدبلوماسيين لدول مجلس التعاون الخليجي(يناير ١٩٨٦) ص ١١٢ - ١١٣.
سارجع اليه باسم: مدني

المبحث الاول

المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة

المضايق التي فتحت امام الملاحة الدولية، نظمت الملاحة فيها بموجب اتفاقيات خاصة وفقاً لضوابط المرور ونظم فصل الحركة ووسائل تامينة مبنية مختلفة من مضيق لآخر حيث ان الظروف المحيطة اثرت في ذلك.

وان القواعد العامة التي تحكم المضايق المستخدمة للملاحة الدولية لا تنطبق على المضايق التي نظمت بموجب اتفاقيات خاصة، وانما تخضع للنظام والقواعد التي وضعتها كل اتفاقية. ومن اهم هذه المضايق.

ا - المضايق التركية

ب - المضايق الدنمركية

ج - مضايق ماجلان

د - مضيق جبل طارق(١)

وجاءت تلك الاتفاقيات نتيجة للخلافات والمشكلات التي حدثت بين الدول المطلة على المضايق والدول المحيطة والدول البحرية الكبرى. إلا ان المضايق التي نظمت الملاحة عبرها بموجب الاتفاقيات ليست متجانسة من حيث الخصائص والبحار التي تربط بينها فمضيق جبل طارق يربط بين جزءين من البحار العالية، بينما المضايق التركية تربط بحراً شبه مغلق بالبحار العالية. وقد روعي عند تنظيم الملاحة في مثل هذه المضايق مبداين.

المبدا الاول : وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفية والاتفاقية.

---

١ - انظر غديل اص ٢٦.

٢ - عامر ا ص ١٢٩.

المبدا الثاني: المصالح الوطنية "امن وسيادة وسلامة الدولة الساحلية". وسوف نقتصر دراستنا لهذا النوع من المضايق وفقاً لنص المادة ٣٥من الاتفاقية على المضايق التركية (الدردنيل والبسفور) ومضيق جبل طارق.

المطلب الاول

المضايق التركية

تتكون المضايق التركية من مضايق البسفور، ومضايق الدردنيل وتصل بين البحر الابيض المتوسط والبحر الاسود ويعرف الجزء الذي يربط المضايق بالبحر الابيض المتوسط ببحر إيجة.

الفرع الأول

الوضع الجغرافي للمضايق:

اولاً : مضيق الدردنيل:-

هي مضايق تربط بين البحر الابيض المتوسط وبحر مرمرة. ويعتبر طريقاً بحرياً يستخدم للملاحة الدولية. يبلغ طول المضيق حوالي ٣٦ ميلاً بحرياً ويبلغ عرضه عند المدخل ٥ر٢ ميلاً بحرياً ويصل احياناً الى اربعة اميال بحرية واكبر اتساع له يصل إلى ٥ر٨ ميلاً بحرياً، بينما يبلغ الاتساع العام عند مخرجه بين ١ - ٢ ميل بحري. ويبلغ عمق مياه المضيق في الطريق الملاحي بين ٢٥ - ٥٠ قامة بحرية ولا يوجد به ما يعيق الملاحة البحرية، الا أن سرعة السفن مقيدة نتيجة التيارات المائية الشديدة.

ثانياً: مضيق البسفور:-

يصل مضيق البسفور بين بحر مرمرة، والبحر الاسود. ويستعمل في الملاحة الدولية. يبلغ عرض المضيق عند المدخل الجنوبي ٢٥ر٢ ميلاً بحرياً ويقل عند القرن الذهبي إلى ميل بحري واحد تقريباً ويصل إلى ٢٥ر، ميل بحري عند المدخل الجنوبي للقرن الذهبي حتى يصل عند

المدخل الشمالي إلى ٢ر٢٥ ميل بحري، بينما يبلغ عمق المضيق حوالي ٥٠ قامة بحرية .

والملاحة عبر مضايق البسفور بها بعض المخاطر لذلك لا يسمح بالمرور ليلاً (١)

الوضع القانوني للمضايق التركية "الدردنيل والبسفور" تعرض لتعديلات نتيجة ظروف تاريخية وسياسية ، فقد كانت مضايق داخلية تقع ضمن الاقليم التركي وباحتلال روسيا القسم الشمالي من البحر الاسود اصبح الوضع القانوني للمضايق ثنائياً بين روسيا وتركيا . ثم استطاعت بريطانيا ودول بحرية اخرى تدويل المضايق التركية بعقد اتفاقيات دولية تنظم الوضع القانوني لهذه المضايق حتى اصبحت الآن من المضايق المنظمة بموجب اتفاقيات خاصة .

تمثل المضايق التركية مركزاً مهماً ونقطة وصل في التقاء قارتي آسيا واوروبا ، ولتلك الاهمية تعرض الوضع القانوني للمضايق لعدة اتفاقيات.

<u>اولاً : النظام القانوني الثنائي لسنة ١٧٧٤م :-</u>

اثر احتلال روسيا لشبه جزيرة القرم عقدت معاهدة بين تركيا وروسيا عام ١٧٧٤م فرضت روسيا خلالها ثلاث اتفاقيات تنظم الملاحة عبر المضايق:

١ - اتفاقية مرور السفن التجارية الروسية .

٢ - اتفاقية مرور السفن التجارية لجميع الدول.

٣ - اتفاقية حظر مرور السفن الحربية الاجنبية .

---

١ - مهنا ، ص ١٣٥ - ١٣٦.
- الطاشي، ص ١٠٣ - ١٠٦.
- خليل ، ص ٤٧.

ثانياً : معاهدة باريس سنة ١٨٥٦ :-

عقدت اتفاقية باريس في ٣٠ آذار ١٨٥٦م بعد انتهاء حرب القرم بين تركيا وروسيا . وقد تضمنت الاتفاقية الاعتراف بنصوص اتفاقية لندن لعام ١٨٤١م وحياد البحر الاسود . كما حظرت الاتفاقية دخول السفن الحربية الاجنبية عدا السفن الحربية الصغيرة التابعة للدول التي لها تمثيل دبلوماسي في القسطنطينية .

وقد اعلنت روسيا في ٣١ تشرين اول ١٨٧٠ "تعميم غورتشاكوف" عن انتهاء حياد البحر الاسود وفتحه امام حرية الملاحة للسفن التجارية دون الحربية .

ثالثاً : اتفاقية لندن سنة ١٨٧١

منحت الاتفاقية لتركيا حق فرض الرقابة على الملاحة عبر المضايق في وقت السلم للسفن الحربية التابعة للدول الصديقة لتركيا وسفن الحلفاء . إلا ان النظام القانوني لهذه المضايق قد جرى عليه عدة تعديلات وذلك نتيجة ظروف الصراع بين روسيا من جهة ، وتركيا ودول الحلفاء من جهة اخرى. وفي عام ١٩٢٠ وبعد الحرب العالمية الاولى حاول الحلفاء فرض اتفاقية "سيفر" على تركيا تمنح بموجبها الدول الكبرى مزايا استراتيجية ضمن المضايق ، لكن الامبراطورية العثمانية لم توقع على هذه المعاهدة .

رابعاً : معاهدة لوزان سنة ١٩٢٢ :-

في ٢٠ تشرين ثاني ١٩٢٢م عقدت معاهدة "لوزان" وقد حضرها كل من بريطانيا ، وفرنسا ، وايطاليا ، والولايات المتحدة الامريكية ، واليابان ، ورومانيا ، ويوغسلافيا ، والدولة العثمانية ، وروسيا ، وبلغاريا . وقد نظمت الاتفاقية الوضع القانوني للمضايق وفقاً للمبادىء التالية :-

١ - حرية المرور في وقت السلم .

٢ - حرية المرور في حالة الحرب "اذا لم تكن تركيا طرفاً في الحرب"(١) .

٣ - حياد المضايق "بتجريد المناطق المطلة على المضيق من السلاح".

٤ - مبدا تدويل المضايق.

ولقد كانت هذه الاتفاقية محل انتقاد شديد من قبل تركيا التي دعت إلى توقيع اتفاقية جديدة لتحديد الوضع القانوني للمضايق.

خامساً : معاهدة مونتريه سنة ١٩٣٦م :-

في ٢٠ تموز لعام ١٩٣٦ وقعت معاهدة مونتريه من قبل كل من بريطانيا ، وفرنسا ، وبلغاريا ، واليونان ، والاتحاد السوفيتي ، واليابان ، ويوغسلافيا ، وتركيا . وقد تضمنت الاتفاقية ثلاثة مبادئ هي.

١ - حرية المرور في وقت السلم والحرب.

٢ - إعادة تسليح المضايق .

٣ - إلغاء تدويل المضايق .

المبدا الاول: حرية المرور في زمن السلم والحرب:

١ - حرية المرور في وقت السلم :-

نصت الاتفاقية على حرية مرور كافة السفن التجارية ، والسفن الحربية الصغيرة . اما بالنسبة للسفن الحربية الكبيرة ، فقد فرقت الاتفاقية بين السفن الحربية التابعة للدول الواقعة على سواحل البحر الاسود ، والسفن التابعة لغيرها من الدول ، حيث تتمتع سفن

- عامر ، ص ١٤٣ - ١٤٤ .
- الطائي ، ص ١١٠ - ١١٣ .
- مهنا ، ص ١٣٧ .
- خليل ، ص ٤٨ - ٥٢ .

دول "الفئة الاولى بحرية المرور مع اخطار مسبق للسلطات التركية قبل ثمانية ايام، وان لا تزيد حمولتها عن خمسة عشر الف طن، ويكون مرور الغواصات عائمة فوق سطح البحر ومنفردة نهارا".

وبالنسبة للفئة الثانية من الدول، فإن مرور سفنها مشروط بالإخطار المسبق، وان لا يزيد عددها عن تسع سفن في آن واحد، ولا يسمح بمرور الغواصات، وحاملات الطائرات، والسفن الحربية التي يزيد وزنها عن عشرة الآف طن.

٢ - حرية المرور في وقت الحرب:-

ميزت الاتفاقية بين حالتين:-

الحالة الاولى: عندما تكون تركيا طرفا في الحرب فان حرية المرور تكون مقصورة على السفن التجارية التابعة للدول المحايدة شريطة عدم تقديم المساعدة للدول المتحاربة ولتركيا اتخاذ ما تراه مناسبا بالنسبة للسفن الحربية.

الحالة الثانية عندما لا تكون تركيا طرفا في الحرب. فقد حظرت الاتفاقية مرور السفن الحربية للدول المتحاربة باستثناء الحالات والاوضاع التالية:

١ - اذا عهد الى هذه السفن توقيع عقوبة ضد دولة معتدية.

٢ - حالة تبعية السفن لدول ترتبط بتركيا بمعاهدة المساعدة المتبادلة.

المبدأ الثاني اعادة تسليح المضايق وإلغاء تدويلها:

نصت الاتفاقية على الغاء القيود التي تضمنتها معاهدة لوزان وإعادة تسليح المضايق، وانتهاء تدويل، حيث نصت الاتفاقية على إلغاء لجنة المضايق الدولية التي شكلتها معاهدة لوزان على ان

تقدم تركيا تقريراً سنوياً يتضمن معلومات عن السفن التي اجتازت المضايق خلال العام.

وتشكل المضايق التركية مركزاً ووضعاً استراتيجياً مهماً لذلك اثير موضوع تعديل النظام القانوني لهذه المضايق من قبل كل من بريطانيا، واميركا، والاتحاد السوفيتي عدة مرات. وطالبت هذه الدول في مؤتمر بوتسدام عام ١٩٤٥ اجراء التعديل على معاهدة مونترية استناداً إلى نظارية تغير الظروف.

الفرع الثاني

الوضع القانوني للمضايق

من خلال هذه الدراسة نجد ان المضايق التركية التي تتكون من مضايق الدردنيل والبسفور تربط بين:-

١ - مضايق البسفور. تربط بين البحر العالي للبحر الاسود بالبحر العالي لبحر مرمرة.

٢ - مضايق الدردنيل. تربط بين البحر العالي للبحر الابيض المتوسط بالبحر العالي لبحر مرمرة.

لقد نظمت اتفاقية مونتريه لعام ١٩٣٦ النظام القانوني للملاحة عبر هذه المضايق في وقت السلم والحرب، واقرت الاتفاقية حرية الملاحة للسفن التجارية والحربية. كما منحت الاتفاقية تركيا حق فرض السيادة على اراضيها لصيانة امن وسلامة الدولة المشاطئة للمضيق.

وفي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م. نصت المادة ٣٥ منها على أن الاتفاقية لاتغير من الوضع القانوني

- لمزيد من التفاصيل عن المضايق التركية، انظر:

١ - العطاني، ص ١٠٣ - ١٣٥.
٢ - خليل، ص ٤٧ - ٦٥.
٣ - عامر، ص ١٤٣-١٤٨.
٤ - معنا، ص ١٣٦ - ١٣٩.

بالنسبة للمضايق التي تنظم الملاحة فيها بموجب اتفاقيات خاصة سارية المفعول منذ فترة زمنية.

لذلك، فإن اتفاقية الامم المتحدة لاتغير من النظام القانوني للمضايق التركية التي نظمت الملاحة فيها بموجب اتفاقية مونتريه لعام ١٩٣٦م.

المطلب الثاني

مضيق جبل طارق

يصل مضيق جبل طارق بين المحيط الاطلسي والبحر الابيض المتوسط. ويعتبر من المضايق المهمة والطرق البحرية الاستراتيجية في التجارة بين الشرق الاوسط واوروبا.(١)

الفرع الاول

الموقع الجغرافي:-

يعتبر بوغاز جبل طارق المدخل للبحر الابيض المتوسط من جهة المحيط الاطلسي وهو يفصل بين شواطيء المغرب واسبانيا. ويحد المضيق من جهة الشمال الشواطيء الاسبانية وجبل طارق، ومن الجهة الجنوبية المغرب، واقليم كوتا؛ ومن الغرب الطرف الاغر (CABO TRAFALGAR) وراس سبارتل (CAP SPARTEL) ويبلغ طول المضيق حوالي ٣٦ ميلاً* بحرياً*. ويبلغ عرض المضيق عند النهاية الغربية من رأس الطرف

---

١ - اطلق الاغريق على المضيق اسم "اعمدة هرقل وذلك قبل الفتح الاسلامي على اساس ان هرقل هو الذي تمكن ان يفرق بين جبال كالب وابيلا (جبل طارق) ليعمل على خلق المضيق الذي سماه العرب "بحر الزقاق".

- د. ادريس الضحاك "قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية - دراسة كاملة في القوانين الوطنية وللاتفاقيات الثنائية والمتعددة الاطراف ولقواعد القانون الدولي في الميدان البحري (مطابع اونيفراف اسبانيا، ١٩٨٧) ص ١٩.
سارجع اليه باسم الضحاك

"البوغاز كلمة من اصل تركي اصلها العربي المضيق".

- اطلق على المضيق اسم جبل طارق نسبة إلى طارق بن زياد فاتح الاندلس الذي نزل بجيوشة بالقرب من الجبل الذي عرف باسمه وخطبته المشهورة "البحر من خلفكم والعدو من امامكم فاين المفر" المرجع ذاته ص ٤٠٩.

الاغر إلى راس سبارتل ٢٤ ميلا* بحريا* ، بينما يبلغ العرض عند النهاية الشرقية من جبل طارق إلى كوتا حوالي ١٣ ميلا* بحريا* . وتمل اضيق نقطة في هذا الاتجاه إلى ٨ اميال بحرية تقريبا* .ويعتبر المضيق عميقا* ولا تثير الملاحة فيه اية صعوبة لخلوه من الجزر والشعب المرجانية لكن تكثر فيه التيارات المائية ، اذ يدخل البحر الابيض المتوسط من مياه المحيط عبر المضيق حوالي ٧٥٠ر٠٠٠ر١ مترا* مكعبا* في الثانية ، ويخرج منه حوالي ٦٨٠ر٠٠٠ر١ مترا* مكعبا* في الثانية ، مما يجعل اتجاه التيارات سريعة ؛ لذلك تكون الملاحة جانبية .(١)

الفرع الثاني

اهمية المضيق :-

مضيق جبل طارق يربط بين البحر الابيض المتوسط والمحيط الاطلسي. فهو حلقة الوصل بين بلدان البحر الابيض المتوسط، واوروبا والولايات المتحدة الامريكية ؛ وبين هذه الدول وآسيا وإفريقيا. ونظرا* لتطور الصراع في منطقة الشرق الاوسط، فقد اصبح محل اهتمام الاسطولين الامريكي والسوفيتي من خلال وجودها في البحر الابيض المتوسط. كما لعبت التجارة الدولية دورا* مهما في زيادة اهميته ، اذ ان معظم السلع التجارية ، وناقلات النفط تمر عبره متجهة بين الشرق والغرب، حيث يبلغ النقل البحري خلاله نسبة ٤٥٪ من إجمالي النقل البحري العالمي. وهو بالتالي يشكل اهمية إستراتجية بالنسبة إلى جميع الدول. ويعتبر ممرا* دوليا* مهما* .(٢)

---

١ - انظر الضحاك، ص ٤٠٩ - ٤١٣.
- انظر مصطفى نبيل - مثلث الخطر؛ (دار الكلمة للنشر ببيروت، ١٩٨٣)، ص ١١٧ ومابعدها
وسارجع إليه باسم : نبيل

٢ - انظر الضحاك ؛ ص ٤٢٩ - ٤٣١.
- ايضا* حول خضوع المغرب للحماية الفرنسية والحماية الاسبانية في الشمال والحماية الدولية بالنسبة لطنجة الضحاك ص ١٥٣.

الفرع الثالث

الوضع القانوني للمضيق:-

كان المضيق محل نزاع بين فرنسا وبريطانيا من اجل فرض السيادة والرقابة على الملاحة عبر هذا المضيق. فهو يشكل بالنسبة لبريطانيا حلقة وصل بينها والمستعمرات الشرقية . وقد نظمت الملاحة عبر هذا المضيق ثلاث اتفاقيات هي:

١ - التصريح الفرنسي البريطاني في ٨ نيسان ١٩٠٤.

٢ - الاتفاق الاسباني الفرنسي في ٣ تشرين أول١٩٠٤.

٣ - الاتفاقية الفرنسية الإسبانية في ٢٧ تشرين ثاني ١٩١٢.

كما تضمن التصريح الفرنسي البريطاني عدداً من المبادئ، هي: (١)

١ - مبدا حرية الملاحة الدولية عبر مضيق جبل طارق. وكفل ذلك نص المادة "٧" من هذا التصريح بضمان الدولتين.

٢ - مبدا حياد المضيق في وقت الحرب.

٣ - حظر تحصين المضيق، او القيام باعمال استراتيجية على الجانب الجنوبي منه .

وقد تضمنت اتفاقية ٢٧ تشرين ثاني، (نوفمبر) ١٩١٢م بين فرنسا واسبانيا المبادئ ذاتها التي وردت اعلاه، ومركز الدولتين في المغرب.

ان تحييد المضيق من قبل دول مستعمرة، ومنع إقامة التحمينات على جانبيه إنما جاء لضمان حرية الملاحة، ومنع الدول المشاطئة من وضع القيود، وعرقلة الملاحة الدولية، واضعاف المركز القانوني للدولة المشاطئة. إلا ان هذا التحييد قد يكون حافزاً لدول اخرى

---

١ - انظر الطائي ص ١٣٦ - ١٣٨.

لانتهاك حرية الملاحة المسموح، علماً بان المغرب ليس طرفاً في الاتفاقيات الثلاث، مع انه من الدول التي تشرف على المضيق. واصبحت المغرب بعد ذلك ملزمة بتلك الاتفاقيات عند الاستقلال بموجب الاتفاق الفرنسي المغربي الموقع في ٢٠/ايار ١٩٥٦(١).

ويربط مضيق جبل طارق بين البحار العالية للبحر الابيض المتوسط والبحار العالية للمحيط الاطلسي. فقد جرى العرف الدولي وما نصت عليه اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على اعتبار هذا النوع من المضايق الدولية كونه يربط بين جزءين من البحار العاليه وبالتالي يخضع للملاحة الدولية. وقد حاولت المغرب واسبانيا اثناء انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار تعديل الوضع القانوني لمضيق جبل طارق وجعله خاضعاً للقواعد العامة المنصوص عليها في الاتفاقية؛ لكن المحاولة لم تنجح.

ان المرور عبر هذا المضيق منظم بموجب اتفاقية سنة ١٩٠٤م بين فرنسا وإسبانيا، والتصريح الفرنسي البريطاني لسنة ١٩٠٤م، والمعاهدة الفرنسية الاسبانية لسنة ١٩١٢م. ونصت المادة ٧ من التصريح الفرنسي البريطاني على الوضع القانوني للمضيق "حرية المرور" بضمان تلك الدولتين، الامر الذي جعله يخضع لنظام قانوني

---

١ - تحتل بريطانيا منطقة جبل طارق بموجب معاهدة "اوترخت" لعام ١٧١٣م حيث كانت المنطقة محل صراع بين اسبانيا وبريطانيا فالاخيرة ترغب في تامين الملاحة لسفنها المتجهة إلى المستعمرات بينما تطالب اسبانيا بجزء من اراضيها. وقد قامت بريطانيا باستفتاء عام ١٩٦٧ طلب الشعب بموجبه السيادة البريطانية ولم تعترف الامم المتحدة بهذا الاستفتاء، وادانته الجمعية العامة للامم المتحدة. ولا تزال المفاوضات بين الدولتين مستمرة كان آخرها في "ستراسبورغ" عام ١٩٧٨م.

- لمزيد من التفاصيل انظر عامر ا ص ١٤٢ - ١٤٣.

خاص يفرضه الاتفاق(١) وهو ما نصت عليه المادة ٣٥/ج من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م:

"ليس في هذا الجزء ما يمس النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها كليا" او جزئيا"، اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق". لذلك يمكن القول بان مضيق جبل طارق يخضع لحرية المرور امام الملاحة الدولية. ولما كان عرض المضيق لا يزيد عن ٢٤ ميلا" بحريا"؛ فإنه يقع ضمن البحر الإقليمي للدول المشاطئة، وبالتالي يخضع لسيادة هذه الدول واختصاصها.(٢)

---

١ - معتا، في كتابه النظرية العامة ص ١٤٣. "ان بعض المضايق ونظرا" لاهميتها للملاحة الدولية كانت محل تنظيم دولي خاص تقرر بموجبه حرية الملاحة في تلك المضائق مما جعل بالامكان القول ان هناك سابقة دولية في التعامل الدولي تكون الركن المادي لقاعدة عرفية تقضي بحرية الملاحة في مثل تلك المضايق".

- قائم، ص ٦٥

٢ - معتا، ص ١٤٢ - ١٤٤.

- الطائي، ص ١٣٦ - ١٤٢.

- عامر ، ص ١٤١ - ١٤٢.

- غضبان ، ص ٦٨ - ٦٩.

- لمزيد من التفاصيل انظر الفحام، ص ٤٣٦ - ٤٤٨.
- انظر نبيل ، مثلث الخطر ص ١٠٧ - ١٤٢، الوضع التاريخي لمنطقة المضيق، ووصف الاماكن المطلة عليه مثل: جبل طارق، وجبل موسى (نسبة إلى القائد العربي المسلم موسى بن نصير) ومدن سبتة ومليلة التي تعتبر جزءا" من اراضي المملكة المغربية التي لم تزل خاضعة للاحتلال الإسباني نتيجة موقعها المهم. ونتطلع الى اليوم الذي تعود فيه هذه المدن الى السيادة العربية.

المبحث الثاني

المضايق التي لم تنظم باتفاقيات خاصة

المطلب الاول

مضيق باب المندب

يعتبر مضيق باب المندب المدخل الجنوبي للبحر الاحمر الذي يربط بين المحيط الهندي والبحر الابيض المتوسط. ويقع المضيق في الجزء الجنوبي الغربي من شبه الجزيرة العربية حيث تشرف عليه جمهورية اليمن (جمهورية اليمن العربية، وجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية)من الشمال الشرقي، وكل من اثيوبيا وجيبوتي من الجنوب الشرقي. ويعد المضيق حلقة فصل بين قارتي آسيا وافريقيا وحلقة وصل بين الشرق الاوسط واوروبا وآسيا.(١)

اطلق العرب على هذا المضيق اسم مضيق باب المندب واشتق هذا الاسم من المخاطر التي كانت تعامر الملاحة فيه فكانت عائلات البحارة تندبهم عند رحيلهم عبر تلك المنطقة فسمي بهذا الاسم.(٢) ويقسم المضيق إلى ممرين هما: ممر باب الاسكندر او مضيق اسكندر وممر ميون.

---

١ – تكون البحر الاحمر بسبب حركة جيولوجية حدثت منذ ٥٠ مليون سنة فصلت آسيا عن افريقيا واطلق عليه عدة اسماء منها، بحر القلزوم، وبحر الحجاز، وبحر اليمن، وبحر المرجان واطلق عليه الرومان البحر الاحمر.
– نقلاً عن الفحالة، ص ٤١٣.
– تطل على البحر الاحمر ثمان دول عربية ؛ جيبوتي، واثيوبيا، والسودان، ومصر، والاردن، والسعودية، وفلسطين، واليمن الشمالي، واليمن الجنوبي.

٢ – انظر الطائي؛ "اطلق على المضيق مدخل الوفاة او الولاء كما اطلق عليه بوابة الدموع،"باب المندب الذي يندب فيه حراسة اهل اليمن عندما تداهمهم اساطيل الغزاة".
– انظر نبيل ص ٨٤ – ٨٧
"كانت السفن تتعرض للارتطام بالصخور البارزة فتحطمها ويفقد بحارتها وتندبهم عائلاتهم.
– يصف الخبير الكندي مضيق باب المندب؛ R. H KENNEDY

These straits join the High seas of the gulf of Aden to those of the Red Sea and from part of the International route from the mediterranean to the Far East. The name is strictly applied to the waters lying between Ras Bab elmandeb and ras siane about 14,5 miles South – Westward – and comprising the larg strait between that island and

الفرع الاول

الوضع الجغرافي للمضيق

يربط مضيق باب المندب بين البحر الاحمر والمحيط الهندي ويبلغ عرض المضيق حوالي ٥ر١٩ ميلاً بحرياً من راس المنهلي في الساحل الغربي إلى راس سيان في الساحل الافريقي وتقسم جزيرة بريم المضيق إلى ممرين: شرقي صغير يعرف باسم باب الاسكندر، وممر غربي، يعرف باسم باب ميون وهو كبير نسبياً.

يبلغ طول الممر الشرقي الصغير بين جزيرة بريم وراس باب المندب ثلاثة اميال، ويصل عرضه إلى ٣ر، - ٥ر١ ميلاً بحرياً. ويبلغ طول الممر الغربي الكبير بين جزيرة بريم والساحل الافريقي عشرة اميال بحرية. ويصل عرضه إلى ٥ر١٠ ميلاً بحرياً، واضيق نقطة فيه ٩ر٢٥ ميلاً بحرياً تقريباً وذلك بين جنوب جزيرة بريم وجزيرة سيبا.

يبلغ طول المضيق حوالي ٥٠ ميلاً بحرياً. ويصل العمق فيه الى مائة قامة بحرية. (حوالي ٣١١ متراً)في الوسط من الممر الغربي، اما الممر الشرقي (الصغير) فيتراوح عمقه ما بين ١٢ - ٥ر٥ قامة بحريه. (١)

---

small strait about 1,5 miles in breadth. For the purpose of - this study, however the water area in the vicinity less than 26 miles wide will be considered - this extends from mokha in the north to a position about 20 miles east ward of ras bab elmandeb, a distance of approximately 50 miles.

- نقلاً من:-

Ali A. EL - HAKIM The Middle Eastern States and the Law of the Sea. (Manchester University Press,London, 1979) P 12.

١ - لمزيد من التفاصيل انظر.

- الطائي : ص ٣٦٢ - ٣٧٢.

- Ali A. EL - HAKIM. Ibid pp. 11 - 15.

٢ - البحالك: ص ٤١٦ - ٤١٨.

وتوجد في مضيق باب المندب مجموعة من الجزر مثل جزيرة بريم (اوميون) والشيخ سعيد، حيث تتحكم جزيرة بريم بالملاحة عبر المضيق. اما جزيرة سعيد فهي تطل على المضيق من جهة عدن (١).وتتبع الجزيرتين لليمن الجنوبي .

ويقع اضيق جزء في المضيق ضمن المياه الاقليمية لكل من اليمن الجنوبي، وجيبوتي. ويعتبر احد المراكز الاستراتيجية في الوطن العربي مما جعله يحتل مكانة التنافس بين الدول البحرية الكبرى. وظهرت اهميته بشكل واضح في اعقاب الانسحاب البريطاني عن عدن حين طلبت بريطانيا تدويل المضيق من اجل ابقائه مفتوحاً امام الملاحة الدولية ولتامين الملاحة للسفن البريطانية والاسرائيلية . خوفاً من تدخل اليمن الجنوبي في جزر كمران وجزيرة بريم وكان هدف الاجراء البريطاني ابقاء الملاحة بالمضيق مفتوحة من اجل اسرائيل.

لقد تتابعت عدة احداث على منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب جعلته محط انتباه وقلق بعض الدول مثل اسرائيل وحلفائها ففي ١١ حزيران ١٩٧١م اطلقت النيران على السفينة الليبرالية كورال سي المستاجره لحساب اسرائيل من قبل قارب مجهول ولم يسفر

---

١ - وحول الجزر المنتشره في منطقة المضيق. انظر: العميد الدكتور نسامر عبد العزيز المرفج؛ ندوة البحر الاحمر (معهد الدراسات الدبلوماسية ، الرياض، ٤ -٥/٧/١٩٨٥م) اهمية الممرات المائية في البحر الاحمر ص ٣٦ - ٣٩ .

الحادث عن اضرار. واستغلت الدول الغربية واسرائيل هذا الحادث مطالبة بضرورة فتح المضيق امام الملاحة الدولية (١).

وفي عام ١٩٧٣م، واثناء حرب رمضان، اعلنت اليمن الجنوبي، ومصر عن حصار منطقة المضيق واعتباره منطقة حرب. كان الهدف من وراء ذلك منع الملاحة للسفن الأجنبية الأمريكية والاسرائيلية خاصة، والضغط على المجتمع الدولي في سبيل اعادة الحقوق العربية المشروعة في فلسطين. واعيد فتح المضيق في ١٣ كانون اول١٩٧٣م (٢).

وفي كانون الثاني ١٩٨٩م. تم الاعتداء على الباخرة البولندية يوليسلاف ولم يسفر الحادث عن اضرار.

تلك الاحداث تشير الى اهمية منطقة البحر الاحمر ومضيق باب المندب في الملاحة الدولية، كما تجعل منه نقطة تحكم في الوطن العربي.

---

١ - نبيل ١ ٩٠ - ٩٢.
- د. عبدالله عبد المحسن السلطان (معهد الدراسات الدبلوماسية الرياض ١ - ١٩٨٥/٥/٧) اهمية البحر الاحمر والصراع العربي الاسرائيلي. ص ٨٥ - ٩٥.
من اجل بقاء المضيق مفتوحا" امام الملاحة الدولية حاول البرتغاليون السيطرة على المضيق كما قامت بريطانيا باحتلال عدن عام ١٨٣٩م. واحتلت فرنسا جيبوتي على الساحل الافريقي.

٢ - حددت اليمن الشمالي اتساع البحر الاقليمي بـ اثني عشر ميلا" بحريا" وذلك في عام ١٩٦٧م، بموجب قرار جمهوري رقم ١٥ لسنة ١٩٦٧.
- حددت اليمن الجنوبي (عدن) اتساع البحر الاقليمي بـ اثني عشر ميلا" بحريا" بموجب القانون رقم ٨ بتاريخ ٩ شباط ١٩٧٠م.
- حدد جيبوتي اتساع البحر الاقليمي بـ اثني عشر ميلا" بحريا" بموجب القانون رقم ٥٢/AN/٧٨ في ٩/كانون الثاني ١٩٧٩م.
- انظر الفحالة اص ١٥٨ - ١٦٦

الفرع الثاني

الوضع القانوني للمضيق

يقع مضيق باب المندب بين جمهورية اليمن الديمقراطية على الجانب الآسيوي وجمهورية جيبوتي على الجانب الإفريقي. وهو مضيق يستخدم في الملاحة الدولية ويصل بين البحر الاحمر والمحيط الهندي. وبتطبيق القواعد العامة نجد :-

ان مضيق باب المندب ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزء من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة بجزء آخر من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة . (البحر الاحمر والمحيط الهندي) وبالتالي يخضع للنظام القانوني للملاحة عبر المضايق الدولية وتقع الممرات المائية الصالحة للملاحة الدولية بين جزيرة بريم (العربية) والسواحل الافريقية . ويتراوح عرض المضيق ما بين ٥ر١٤ - ٢٥ر٩ ميلاً* بحرياً* وبطول عشرة اميال بحرية . من كل ذلك يمكننا القول ان الممرات الملاحية الدولية تقع ضمن المياه الاقليمية لكل من اليمن الديمقراطية وجيبوتي (١).

وفيما يتعلق بالنظام القانوني المقرر بموجب المادة ٤/١٦ من اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة ، فإن الملاحة عبر المضيق تخضع نظام المرور البريء .

ونشير هنا إلى ان اليمن الديمقراطية دعت إلى تطبيق نظام المرور البريء على الملاحة في المضيق بموجب المادة ١/١٦ من الاتفاقية مع حقها في توقيفه كلما دعت الضرورة إلى ذلك. واعلنت عن إغلاق

---

٢ - العطاشي؛ ص ٢٧٣ - ٤٠٨.

. EL HAKIM Ibid p 14. -

المضيق امام الملاحة الدولية عام ١٩٧٣ وذلك بالتنسيق مع جمهورية مصر العربية.(١) وفي ٧ تموز ١٩٧٨م اصدرت اليمن الديمقراطية تصريحا" آخر يؤكد حرية الملاحة والتحليق في مضيق باب المندب.

وبموجب اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، فإن نص المادة ٣٧ من الاتفاقية ينطبق على الملاحة عبر المضيق كونه يربط بين جزء من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة بجزء آخر من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة. وبالتالي ينطبق على الملاحة فيه نظام المرور العابر المقرر بالاتفاقية نظرا" لعدم تنظيم الملاحة فيه بموجب اتفاقية خاصة. مع مراعاة نص المادة ٣٤ من الاتفاقية؛ حيث ان مياه المضيق مشمولة بالبحر الاقليمي لعدد من الدول لذلك يعتبر المضيق مضيقا" دوليا"، ويستخدم في الملاحة الدولية، ويقع بين اراضي اكثر من دولة، ويخضع لنظام المرور العابر المقرر في الاتفاقية.(٢) مع مراعاة حقوق الأمن والسيادة الوطنية للدول المطلة على البحر الاقليمي.

---

١ - لم توقع الدول العربية على اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة (عدا تونس) بموجب توصية الجامعة العربية تحت رقم ق ٥٧٩/د/٣١/ج٥ بتاريخ ١٩٥٩/٣/٢٦.
- الفحالة؛ ص ٤٥٠ - ٤٥١.
- الطائي؛ ص ٤٠٩ - ٤١٢.

٢ - انظر : نص المادة ٣٤ من الاتفاقية.
- انظر : نص المادة ٣٧ من الاتفاقية.
- انظر : ص ٧٦ من نفس البحث حول تطبيق نظام المرور العابر.
- انظر : د. شكري احمد سنجر مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء ظروف النزاع العربي الإسرائيلي واحكام القانون الدولي (رسالة دكتوراة - جامعة القاهرة ١٩٧٨) سنرجع إليه باسم سنجر ص ٧٦٢ - ٧٦٦.

المطلب الثاني

مضيــــــق تيـــــــران

ان وضع دراسة عن مضيق تيران يقود اولاً إلى معرفة خليج العقبة .

يعتبر خليج العقبة الذراع الشمالي الشرقي للبحر الاحمر، ويفصل بين شبه جزيرة سيناء في الغرب، وشبه الجزيرة العربية في الشرق. وينحصر المضيق بين درجتي ٣٤ - ٣٥ طولاً، وبين درجتي ٢٧ - ٣٠ عرضاً .

ويبلغ طول خليج العقبة ٩٨ ميلاً بحرياً . ويبلغ عرضه حوالي ١٧ ميلاً بحرياً وفي اقصر نقطة حوالي ثلاثة اميال بحرية وتصل اعمق نقطة في الخليج بين ٥ر، كم الى الف متر .

يطل على الخليج كل من المملكة العربية السعودية شرقاً ويبلغ طول شواطئها حوالي ٨٨ ميلاً بحرياً، وجمهورية مصر العربية غرباً ويبلغ طول سواحلها مائه ميل بحري، والمملكة الاردنية الهاشمية شمالاً، ويبلغ طول شواطئها حوالي سته عشر ميلاً بحرياً، وفلسطين في الجزء الشمالي لخليج العقبة حيث تبلغ شواطئها ستة اميال بحرية (١).

ويوجد عند مدخل الخليج عدد من الجزر اهمها: تيران، ومنافير. وتقسم جزيرة تيران مدخل الخليج الى قسمين : الجزء الأول منه إلى الجانب السعودي بمسافة ٤ر٥ ميلاً بحرياً .والثاني إلى الجانب المصري بمساحة ثلاثة اميال بحرية .

---

١ - الطائي ،٣٦٧ - ٣٧٣.

EL - Hakim, Ibid., P. 133

مضيق تيران

سمي مضيق تيران نسبة إلى جزيرة تيران التي تقع عند مدخل خليج العقبة، وتقسم المدخل الى ممرين: الممر الاول الذي يقع بين الجزيرة والسواحل السعودية. وهو ممر ضحل، وغير صالح للملاحة البحرية وذلك لكثرة الصخور والشعب المرجانية،(١) ويعرف باسم "GRAFTON PASSAGE" والممر الثاني الذي يقع بين الجزيرة والشواطي المصرية ويعرف باسم "ENTREPRISE PASSAGE" وهو الصالح للملاحة.(٢) ويصل عرضه حوالي ٣ر١ ميلاً بحرياً والجزء الصالح للملاحة فيه لا يتعدى ٣ر٠ ميلاً بحرياً. ويبلغ عرض المضيق عند المدخل من البحر الاحمر حوالي ٧٥ر٥ ميلاً بحرياً.

الفرع الاول

أهمية مضيق تيران:-

ظهرت اهمية المضيق مع بدء الصراع العربي الاسرائيلي واحتلال اسرائيل للاراضي العربية في فلسطين وثار النزاع حول الملاحة في خليج العقبة ومضايق تيران بالنسبة للسفن الاسرائيلية.(٣)

ان مضايق تيران تربط بين البحر الاحمر وخليج العقبة ويعتبر مدخلاً وحيداً للدول المطلة على المضيق خصوصاً الأردن. ويقع

---

١ - يبلغ طول جزيرة تيران ٧ أميال بحرية، وعرضها ٥ اميال بحرية وتبعد عن الساحل السعودي ٥ر٤ ميلاً بحرياً. وعن الساحل المصري ٣ اميال بحرية.
- الضحاك، ص ٤١٢ - ٤١٩.
- د. زكي هاشم، (المجلة المصرية القانون الدولي، العدد ١٣-١٩٥٧) الوضع القانوني لخليج العقبة ومضيق تيران ص ١٣٨. وسارجع اليه باسم هاشم.

٢ - الضحاك، ص ٤١٩.
- خليل، ص ٨٢ - ٨٥.
- ابعنائي قانون البحار- ص ٩٦ - ٩٧.

٣ - جزيرتا تيران وصنافير كانتا تتبعان السعودية الا انه وبموجب اتفاق غير مكتوب تنازلت السعودية عنها إلى مصر عام ١٩٥٠م. وذلك من اجل حفظ الحقوق العربيه في هذه الجزر.

المضيق عند نقطة التقاء خليج السويس والبحر الاحمر . وهذا يعطيه اهمية استراتيجية من حيث ان مدخلي البحر الاحمر وهما :قناة السويس، ومضيق باب المندب يتمتعان باهمية تجارية عالمية .(١)

ويرتبط مفهوم اهمية المضيق ضمن مجموعة من الممرات المائية البحريسة التي يتحكم فيها الوطن العربي. الآن هذا المضيق يعتبر الاكثر تعرضا" للاخطار لوقوعه ضمن منطقة الصراع العربي الاسرائيلي. لذلك فهو يمثل اهمية كبيرة في مجال الصراع في المنطقة حتى يسترد الشعب العربي الفلسطيني حقوقه المشروعة على ارضه ، ومن اجل تلك الاهمية لخليج العقبة ومضيق تيران بالنسبة للكيان الاسرائلي فقد سعت الدول الكبرى جاهدة عند عقد اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ إلى اعطاء وضع خاص لمضيق تيران حتى تضمن لإسرائيل حق استخدام المضيق في الملاحة الدولية .

ويعتبر خليج العقبة بانه خليج تاريخي بين الدول العربية المطلة عليه على مر العصور.ان مضيق تيران يعتبر ممرا" ضيقا" جدا" لذلك تسهل السيطرة عليه .

ويعتبر المضيق مهما" بالنسبة للمملكة الاردنية الهاشمية حيث يعتبر المنفذ البحري الوحيد لذلك فهو يشكل أهمية خاصة لها .

الفرع الثاني

الوضع القانوني للمضيق

يثير الوضع القانوني لمضيق تيران مشكلة نتيجة لاحتلال اسرائيل قرية ام رشراش على الجانب الاردني من خليج العقبة . بعد ان كان مدخلا" إلى دول عربية فقط في المنطقة ويربط بين جزء من

----

١ - نقلا" من الصحاك، ص ١٤٣١
يتم نقل بترول الشرق الأوسط والادنى عبر البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط بنسبة ١٠٠٪ لدول اوروبا الجنوبية و ٥٠٪ للامريكيتين اي ما يعادل ٤٥٪ من الانتاج العالمي.

البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة. بجزء من البحر الاقليمي لدولة اجنبية.

وتغطي المياه مياه البحر الاقليمي للدول المطلة مياه المضيق والخليج وقد سعت الدول الغربية والولايات المتحدة الامريكية في مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨م، إلى وضع المادة ٤/١٦ من اتفاقية البحر الاقليمي، والمنطقة المتاخمة لتمنح إسرائيل حق الملاحة عبر مضايق تيران بموجب نظام المرور البريء. وان تطبيق نص المادة يتعلق بالمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية. إلا ان مضيق تيران لم يكن من المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية عند محاولة تطبيق هذه القاعدة.

ان وجود اسرائيل في منطقة خليج العقبة يعتبر غير شرعي نظراً لان اسرائيل قامت باحتلال منطقة ام رشراش (ميناء إيلات حاليا) بعد اتفاقية الهدنة العربية الاسرائيلية في عام ١٩٤٨م، والهدنة المصرية الاسرائيليةعام ١٩٤٩م مخالفة بذلك اتفاقيات الهدنة. وهذه المخالفة لا يمكن ان تضفي وضعاً قانونياً يعطي حقوقاً سيادية على الارض. وكان الادعاء الاسرائيلي بان القرية "ام رشراش" لا علاقة لها بالاتفاقيات المعقودة واحتلالها تم قبل اتفاقية الهدنة الاسرائيلية الاردنية الموقعة في ٣ نيسان ١٩٤٩م، إلا ان الزعم الإسرائيلي ادعاء مردود حيث ان الاردن طرف رئيس في الصراع العربي الاسرائيلي منذ نشوئه، وان الجيوش العربية قد انطلقت من الأردن، وبالتالي لايمكن الفصل بين اتفاقية الهدنة الأولى واحتلال قرية ام رشراش. (١)

---

١ - خليل ، ص ٩٦ - ١٢٧.
- الطائي ، ص ٣٠٤ - ٣٣٢.
- الضحاك ، ص ٤٥٣ - ٤٦٥.
- سنجر ، ص ٧١٥ - ٧٢٢.

لقد قلنا ان خليج العقبة خليج تاريخي للدول المشاطئة عليه والآثار والوثائق التاريخية المشتركة بين دوله تشكل حقوقاً خاصة تخرج عن نطاق القانون الدولي(١).

إنما يدخل بين الدول المشاطئة للخليج وهي مصر والسعودية والاردن. كما ان مياه خليج العقبة تعتبر مياهاً داخلية للدول العربية. وان حالة الحرب التي كانت قائمة بين الدول العربية واسرائيل تنفي صفة عدم الشرعية على الملاحة الاسرائيلية باعتبارها مضرة بسلم الدول المضانيقية وامنها، وتنفي شرط المرور البريء المقرر بموجب المادة ٤/١٦ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨. (٢)

الفرع الثالث

مضيق تيران في ضوء اتفاقيات السلام:

بعد توقيع معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية اصبح الوضع القانوني للملاحة في مضيق تيران يختلف عن الوضع السابق شرحه، حيث خضعت الملاحة في المضيق إلى حكم المادة ٢/٥. بينما انهت المادة الاولى في المعاهدة حالة الحرب القائمة بين مصر واسرائيل واسقطت الدعاوى بين المتحاربين باللجوء إلى قواعد القانون الدولي في وقت السلم.

---

١ - حول وضع الجغرافي والتاريخي لخليج العقبة انظر: د. رشاد عارف السيد: المسؤولية الدولية عن اضرار الحروب العربية الاسرائيلية ط (دار الفرقان، عمان ١٩٨٤م) ص ٤٧، ٤٨.

٢ - لقد ظل خليج العقبة خليجاً عربياً حيث يعتبر طريقاً للحجاج إلى مكة والمدينة ومارست الدولة العثمانية السيادة عليه حتى الحرب العالمية الأولى. وتشير اتفاقية القسطنطينية لسنة ١٨٨٨م ان حرية الملاحة في قناة السويس لا تنطبق على شرق البحر الاحمر بما فيه خليج العقبة.

- لم توقع الدول العربية على اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة.

انظر رشاد السيد: ص ٤٩، ٥٥ حول شرعية الحق العربي والادعاءات الاسرائيلية.

لقد اعتبرت المادة ٢/٥ مياه مضيق تيران وخليج العقبة مياهاً دولية . وبالتالي تخضع لنظام حرية الملاحة ، ولم تتطرق المعاهدة إلى القواعد التفصيلية التي تحكم الملاحة ، وبالتالي الإحالة الى القواعد العامة .

ان الاتفاق الثنائي القائم بين مصر واسرائيل لا يكفي لإضفاء الصفة الدولية على مياه خليج العقبة ومضايق تيران . وينتقض بعدم مشاركة الدول الاخرى المطلة على المنطقة ، وهي الاردن والسعودية . حتى يمكن معه اعتبار المضيق خاضعاً لاتفاقية خاصة .

لقد اكدت اتفاقيات السلام ان خليج العقبة ومضايق تيران ممرات مائية دولية مفتوحة لكافة الدول دون عائق او ايقاف لحرية الملاحة والعبور الجوي (١).

---

١ - العناني : قانون البحار ص ١٦٩ - ١٧٣ .
- العناني : القانون الدولي ص ٤٢١ - ٤٢٣ .
- د . جعفر : قواعد العلاقة الدولية في القانون الدولي والشريعة الاسلامية ط ١ (مطبعة السلام العالمية - بيروت ١٩٨١) ص ٥٨٥ .
- هامش : ذاته

المادة الخامسة من معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية .

١ - تتمتع السفن الإسرائيلية والشحنات المتجهة من اسرائيل وإليها بحق المرور في قناة السويس ومداخلها في كل من خليج السويس والبحر الابيض المتوسط وفقاً لاحكام اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨م المنطبقة على جميع الدول . كما يعامل رعايا اسرائيل وسفنها وشحناتها وكذلك الاشخاص والسفن والشحنات المتجهة من إسرائيل وإليها معاملة لاتتسم بالتمييز في كافة الشؤون المتعلقة باستخدام القناة .

٢ - يعتبر الطرفان ان مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق او ايقاف لحرية الملاحة او العبور الجوي . كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والعبور الجوي من وإلى اراضيه عبر مضيق تيران وخليج العقبة .

- محضر متفق عليه حول المادة الخامسة

(لايجوز تفسير الجملة الثانية من الفقرة الثانية من المادة الخامسة على انها تنتقص مما جاء بالجملة الاولى من تلك الفقرة . ولايفسر ماتقدم على انه مخالف لما جاء بالجملة الثانية من الفقرة الثانية من المادة الخامسة التي تقضي بما يلي :

" يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والعبور الجوي من والى اراضيه عبر مضيق تيران وخليج العقبة ".

ان النظام القانوني الذي يحكم مضيق تيران في ظل معاهدة جنيف لعام ١٩٥٨م بموجب المادة ٤/١٦ لم توافق الدول العربية تطبيقه على المضيق. اما بالنسبة لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فقد جاءت بعد معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية. وقد نظمت الاتفاقية الوضع القانوني وانظمة المرور في المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية. (١)

ان مضيق تيران يربط بين جزء من البحر العالي او منطقة اقتصادية خالصة بجزء من البحر الاقليمي وبالتالي يخضع لنظام المرور البريء، المقرر في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م. وبعد معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية اصبحت الملاحة عبر المضيق تنظم بموجب نص المادة ٢/٥ من الاتفاقية الاولى. وعليه وفي ضوء معاهدة الامم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م. فإن نص المادة ٣٥/ج من الاتفاقية تنطبق على المضيق وهو "ان الاتفاقية لا تمس بالنظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها كلياً او جزئياً، اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، إلا ان الشرط (زمن طويل) الاخير من نص الاتفاقية لا ينطبق على معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية حيث انها اتفاقية حديثة بين دولتين فقط من الدول المطلة على منطقة خليج العقبة.

وجدير بالاشارة هنا ان اتفاقيات السلام المبرمة بين مصر واسرائيل عام ١٩٧٨م. لم يتم التقيد بها من الجانب الاسرائيلي في غالبية المواضيع والقضايا الجوهرية والتي اشتملت عليها، الامر الذي يؤدي بنا الى القول استناداً إلى القواعد العامة التي تحكم إنفاذ المعاهدات إستناداً للمادة ٦٠ من اتفاقية فيينا لقانون

---

١ - انظر شرحنا انظمة المرور في الباب الاول من هذه الدراسة.

المعاهدات لعام ١٩٦٩م. بانها منتهية، وبالتالي فالوضع الذي حصلت عليه اسرائيل إستناداً إلى هذه الاتفاقية يغدو غير وارد ولايعتـــد به.(١)

----
١ - انظر نص المادة ٦٠ من قانون المعاهدات لسنه ١٩٦٩م.

المطلب الثالث

مضيق كورفو

تعتبر قضية مضيق كورفو (قناة شمال كورفو). لعام ١٩٤٩م من القضايا التي ارسى الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية فيها قواعد قانونية دولية، في مجال الملاحة عبر المضايق الدولية. حيث نال الحكم اهتماماً رسمياً وفقهياً كبيراً (١).

يقع المضيق بين جزيرة كورفو اليونانية وسواحل اليونان في الغرب، وبين البانيا من الشرق حيث يقع البحر الإقليمي اليوناني غرباً والبحر الإقليمي الالباني شرقاً، ويبلغ عرضه ما بين ميل بحري واحد الى ستة اميال بحريه ونصف.

الفرع الاول

اهمية المضيق

إن اهمية تطبيق كورفو تكمن في الصراع الالباني البريطاني حول الملاحة عبر المضيق، ويتمثل الصراع في الحوادث الثلاث التي وقعت في منطقة المضيق، وهي:-

أ - في ١٥ ايار ١٩٤٦م تعرضت بعض قطع الأسطول البريطاني لنيران المدفعية الالبانية عند مرورها في المياه الإقليمية الالبانية داخل المضيق.

ب - قامت بريطانيا في ٢٢ تشرين الاول ١٩٤٦م بارسال سفن الأسطول الحربي البريطاني إلى المنطقة وهي السفن سومارز وفولاج من اجل معرفة موقف الحكومة الالبانية من الملاحة عبر المضيق. وعند وصولها إلى المياه الإقليمية الالبانية اصطدمت بالالغام البحرية المزروعة في المنطقة واصيب في الحادث عدد من البحارة الإنجليز بالإضافة إلى السفينتين.

---

١ - حزما، ص ١٤٧ - ١٤٨.

جـ- قيام بريطانيا بإرسال كاسحات الغام إلى المضيق والتي انتشلت حوالي ٢٢ لغماً بحرياً دون اذن مسبق من السلطات الالبانية (١).

وبناءً على طلب الحكومة البريطانية في ١٠ كانون الثاني ١٩٤٧م عرض النزاع امام مجلس الامن الذي اوصى في ٩ نيسان ١٩٤٧م بعرضه على محكمة العدل الدولية.

اهمية النزاع الالباني البريطاني يتمثل في مرور السفن في وقت السلم عبر المضيق الذي يربط بين جزءين من البحار العالية. وحق السفن الاجنبية المرور عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية. وموقف قواعد القانون الدولي العرفي من ذلك(٢). ويمكن إيضاح إدعاءات البلدين في الامور التالية:

الفرع الثاني

الادعاءات الالبانية امام المحكمة

١. ان بريطانيا خرقت السيادة الإقليمية الالبانية بمرور السفن الحربية البريطانية في المياه الإقليمية الالبانية.
٢. ان المرور لم يكن بريئاً وكان يتسم بطابع سياسي.
٣. ان المضيق ذو اهمية ثانوية وليس ممراً ضرورياً وانه يستخدم في الملاحة المحلية.
٤. عدم مسؤولية البانيا عن الاضرار التي لحقت بالقوات البحرية البريطانية.

---

١ - انظر:
الخطيب: الوضع القانوني للبحر الاقليمي في القانون الدولي، مع دراسة للبحار الاقليمية العربية والاجنبية. (القاهرة، ١٩٧٥)ص ٣٦٤ - ٣٧٠
- الخطيب: القانون الدولي، ص ١٣٨ - ١٣٩.
- بعثنا: ص ٧٢ - ٧٧.
- الطائي: ص ١٦٠ - ١٦٤.

٢ - حزما: ص ١٤٥ - ١٥٣.

الفرع الثالث

الادعاءات البريطانية أمام المحكمة

١. أن مضيق كورفو من الممرات البحرية الدولية التي تصل بين اعالي البحار.

٢. ان نظام المرور البريء يسري على الملاحة للسفن التجارية او الحربية.

٣. أن البانيا تعلم بوجود الالغام البحرية بمياهها الإقليمية ولم تعلن عنها.

٤. مسؤولية البانيا عن الاضرار والخسائر التي اصابت البحرية البريطانية (١).

من خلال ادعاءات كل من بريطانيا والبانيا وما دار من مناقشات حولها قررت المحكمة :

أ - مسؤولية البانيا عن انفجار الالغام البحرية وماسببته من اضرار وخسائر لعدم قيامها بالإعلان عن وجودها في المياه الإقليمية الالبانية.

ب - طبقاً لقواعد القانون الدولي العرفي، للدول في وقت السلم حق إرسال سفنها الحربية عبر المضايق التي تربط جزءين من البحر العالي دون تصريح مسبق من الدولة المضائقية. وان يكون هذا المرور بريئاً. مالم ينص في معاهدة دولية عى خلاف ذلك(٢).

ويمكن ان نلاحظ بان المحكمة أخذت بالمعيار الجغرافي في وصف المضيق بتوافر الشروط التالية :

---

١ - الخطيب ؛ القانون الدولي، ص ١٣٩ - ١٤٠.
- المر ؛ ص ١٣٨ - ١٤٦.
- حزما ؛ ص ١٥٠ - ١٥٢.
- الطائي ؛ ص ١٦٨ - ١٧٢.
٢ - معذا ؛ ص ٧٨ - ٨٠.
- حكم المحكمة كما جاء في كتاب الخطيب، ذاته، ص ١٣٩.
"It is, in the opinion of the court, generally recognized and in accordance with international custom that States in time of peace have the right to send their warships through Straits used for

١. ان يكون المضيق موصلاً بين جزءين من البحار العالية .

٢. ان يكون المضيق مستخدماً عادة في الملاحة الدولية .

٣. ان يكون المرور بريئاً .

٤. ان يتم المرور في وقت السلم (١)

جـ- حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور عبر المضائق لكن لا يجوز لها انكار حق السفن في المرور البري حتى ولو كانت الدولة تواجه ظروفاً استثنائية ، ولا يمكن ادخال البواعث السياسية ضمن حقوق مقررة وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفي، مع عدم المساس بالسيادة الوطنية للدوله المضائقية (٢) .

---

international navigation between two Parts of the high seas without the Provious authorzation of Coastal State, Provided that the Passage is innocent, unless otherwise Prescribed in an international Convention. There is no right to a coastal State to Prohibit Such Passage through Straits in time of Peace."

- Baxter : Ibid pp. 163 - 164.

- بموجب المواد ٣ ، ٤ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٠٧م على الدول الإعلان عن الالغام في زمن الحرب.

١ - حزما ، ص ١٥٢ - ١٥٧.

- الطائي، ص ١٧٢ - ١٧٣.

- انظر الخطيب ، ذاته ص ١٤٣.

"The Court considered the essential Criterion to be geographical. As Long as the Strait Connects two Parts of the Open sea and is used for international navigation, the Coastal State does not Possess the Competence to Prohibit the innocent Passage of Warships. "

(٢) "The court is of opinoin that Albania, in view of these excep- tional circumstances would have been justified in issuing regulations in respect of the passage of warships through the strait, but not in prohibitin such passage or in subjectin it to the requirement of special authorization".

لمزيد من التفاصيل حول قرار المحكمة ورأي القضاة في هذه القضية .

انظر :

- حزما ، ص ١٥٢ - ١٨٧.

- المصري ، ص ١٤٦ - ١٥٠ خصوصاً ما تعلق بنظام المرور البري للسفن الحربية والتجارية .

- الطائي ، ص ١٧٤ - ١٩٠.

ومن خلال حكم المحكمة نرى بانها اخذت بالاعتبارات التالية :

١. اعتبار مضيق كورفو من المضايق الدولية التي لايجوز منع الملاحة البحرية خلالها في وقت السلم ، نظراً لانها تربط بين جزءين من اعالي البحار وليس طريقاً ثانوياً واعتبار المضيق مستخدماً في الملاحة الدولية .

٢. تعد الاعمال التي قامت بها بريطانيا انتهاكاً لحقوق السيادة الالبانية (عدم مسؤولية البانيا عن التعويض) .

ومن خلال نصوص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨م نجد ان نص المادة ٤/١٦ من الاتفاقية ينطبق على الملاحة في مضيق كورفو وهو نظام المرور البريء الذي لايجوز ايقافه في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والموصلة بين جزءين من البحار العالية او بين جزء من البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة اجنبية .

وجدير بالاشارة هنا ان نص حكم محكمة العدل الدولية في القضية جاء مؤكداً على"ان يكون المضيق مستخدماً عادة في الملاحة الدولية " إلا ان كلمة عادة لم ترد ضمن اتفاقية عام ١٩٥٨م .

ان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد نصت في المادة ٣٧ منها على اعتبار المضايق التي تصل بين جزء من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة بجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة من المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية وبالتالي تطبيق نظام المرور العابر عدا تلك المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة . وبالتالي ينطبق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق كورفو والمنصوص عليه في المادة ٣٧ من الاتفاقية .

١. ان يكون المضيق موصلا' بين جزءين من البحار العالية .

٢. ان يكون المضيق مستخدما' عادة في الملاحة الدولية .

٣. ان يكون المرور بريئا' .

٤. ان يتم المرور في وقت السلم (١)

جـ- حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور عبر المضائق لكن لا يجوز لها انكار حق السفن في المرور البري حتى ولو كانت الدولة تواجه ظروفا' استثنائية ، ولا يمكن ادخال البواعث السياسية ضمن حقوق مقررة وفقا' لقواعد القانون الدولي العرفي، مع عدم المساس بالسيادة الوطنية للدوله المضائقية (٢).

----

international navigation between two Parts of the high seas without the Provious authorzation of Coastal State, Provided that the Passage is innocent, unless otherwise Proscribed in an international Convention. There is no right to a coastal State to Prohibit Such Passage through Straits in time of Peace."

- Baxter : Ibid pp. 163 - 164.

- بموجب المواد ٣، ٤ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٠٧م على الدول الإعلان من الالغام في زمن الحرب.

١ - حزما ، ص ١٥٢ - ١٥٧.
- الطائي، ص ١٧٢ - ١٧٣.
- انظر الخطيب ، ذاته ص ١٤٣.

"The Court considered the essential Criterion to be geographical. As Long as the Strait Connects two Parts of the Open sea and is used for international navigation, the Coastal State does not Possess the Competence to Prohibit the innocent Passage of Warships. "

(٢) "The court is of opinoin that Albania, in view of these excep- tional circumstances would have been justified in issuing regulations in respect of the passage of warships through the strait, but not in prohibitin such passage or in subjectin it to the requirement of special authorization".

لمزيد من التفاصيل حول قرار المحكمة وراي القضاة في هذه القضية . انظر :
- حزما ، ص ١٥٢ - ١٨٧.
- المصري ، ص ١٤٦ - ١٥٠ خصوصا' ما تعلق بنظام المرور البري للسفن الحربية والتجارية .
- الطائي، ص ١٧٤ - ١٩٠.

ومن خلال حكم المحكمة نرى بانها اخذت بالاعتبارات التالية :

١. اعتبار مضيق كورفسو من المضايق الدولية التي لايجوز منع الملاحة البحرية خلالها في وقت السلم ، نظراً لانها تربط بين جزءين من اعالي البحار وليس طريقاً ثانوياً واعتبار المضيق مستخدماً في الملاحة الدولية .

٢. تعد الاعمال التي قامت بها بريطانيا انتهاكاً لحقوق السيادة الالبانية (عدم مسؤولية البانيا عن التعويض) .

ومن خلال نصوص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨م نجد ان نص المادة ١٦/٤ من الاتفاقية ينطبق على الملاحة في مضيق كورفو وهو نظام المرور البريء الذي لايجوز ايقافه في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والموصلة بين جزءين من البحار العالية او بين جزء من البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة اجنبية .

وجدير بالاشارة هنا ان نص حكم محكمة العدل الدولية في القضية جاء مؤكداً على "ان يكون المضيق مستخدماً <u>عادة</u> في الملاحة الدولية " إلا ان كلمة عادة لم ترد ضمن اتفاقية عام ١٩٥٨م .

ان اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد نصت في المادة ٣٧ منها على اعتبار المضايق التي تصل بين جزء من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة بجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة من المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية وبالتالي تطبيق نظام المرور العابر عدا تلك المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة . وبالتالي ينطبق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق كورفو والمنصوص عليه في المادة ٣٧ من الاتفاقية .

الفصل الثاني

أنواع المرور في المضايق

تقسيم :

من خلال دراستنا للمضايق وما ينطبق عليها من قواعد اصبح من الضرورة إلقاء الضوء على انواع الملاحة في المضايق، والتي تقع في ثلاثة مباحث هي :-

المبحث الأول : المرور العابر

المطلب الأول : تعريف المرور العابر

المطلب الثاني : حقوق وواجبات السفن

المطلب الثالث : حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق

المطلب الرابع : تقرير نظام المرور العابر

المبحث الثاني : المرور البريء

المطلب الأول : معنى المرور البريء

المطلب الثاني : حقوق الدول المشاطئة وواجباتها

المبحث الثالث : المرور الحر

المطلب الرابع : تقرير نظام المرور العابر

المبحث الاول

نظام المرور العابر

نظام المرور العابر هو مبدا جديد في مجال وقانون البحار، والاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة عبر المضايق. ويعتبر نظاما' وسطا' بين المرور الحر والمرور البري، ويطبق هذا النظام على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي يوضحها الفرع الثاني من الجزء الثالث في معاهدة الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م. ولا يمس حق المرور العابر بالنظام القانوني للمياه او السيادة الوطنية للدول.

عرفت المادة "٣٧" من الاتفاقية النطاق البحري الذي ينطبق عليه هذا النظام بانه "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة.(١) وتعتبر فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تطورا' جديدا' في مجال القانون الدولي من حيث تطبيق هذا النظام. وبمثابة قاعدة جديدة في مجال قانون البحار اقرتها الاتفاقية وتلاصق هذه المنطقة البحر الاقليمي وتمتد لمسافة ٢٠٠ ميل بحري.(٢)

---

١ - د. احمد ابو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية (دار النهضة، القاهرة ١٩٨٩م) ص ٣٦٠. سارجع إليه باسم ابو الوفا.
- عامر، ص ١٥٩.

٢ - انظر نص المادة ٣٧ من الاتفاقية
- المحر ١ ص ٣٤.
- معنا ١ ص ٩٦.

وقـد حـددت المـادة "٣٦" من الاتفاقية المضايق التي لا ينطبق عليهـا هـذا النظـام وهي "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية اذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في اعالي البحار او طريق يمر عبر منطقة اقتصاديـة خالصة يكون ملائما ً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية "(١) واضافت المادة ١/٣٨ من الاتفاقية استثناء على تطبيق نظام المرور العابر عندما يكون المضيق مشكلا ً بجزيرة ويوجد طريق آخر في اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة يماثل الممر داخل المضيـق، ونصت علـى " "ان المرور العابر لا ينطبق اذا كان المضيـق مشـكلا ً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وبين هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في اعالي البحار، او طريق فـي منطقـة اقتصاديـة خالصـة يكـون ملائمـا ً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ".

ان نظـام المـرور العـابر ينطبـق على المضايق المستخدمة في الملاحـة الدوليـة ولـو كان الطريق الملاحي يقع جزئيا ً او كليـا ً ضمن البحر الاقليمي للدولة المشاطئة للمضيق.

ينظـم المـرور العـابر (وفق معـايير ومقاييس موضوعية من حيث طبيعة الملاحة والخصائص الملاحية)ولا يخضع بـالتـالي لتقديـر الدولة المشـاطئة للمضيـق او لتقديـر قبطـان السـفينة .(٢)

المطلب الأول

تعريف المرور العابر:-

المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض العبور المتـواصل السريع فـي المضيق. (المضي دون تاخير) من اجل اجتيـاز المضيـق والمـرور فيـه للوصول إلـى جزء آخر من البحار العالية او

---

١ - انظر: نص المواد (٣٦)، ٣٧، ٣٨.

2 - ALMOR Ibid., P.

٢ - انظر: نص المواد، ١/٣٧، ٣٨.

منطقة اقتصادية خالصة .وقد عرفته المادة ٢/٣٨ من الاتفاقية " المرور العابر هو ان تمارس وفقاً* لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة". وممارسة المرور العابر يكون عبر المضايق التي نظمتها المادة ٣٧ من الاتفاقية . يتطلب كما ذكرنا المرور المتواصل السريع ويمكن ان يمارس من اجل العبور إلى اقليم دولة اخرى مشاطئة للمضيق او مغادرتها على ان تراعي شروط الدخول إلى الاقليم المذكور في مختلف الاحوال . (١)

المطلب الثاني

حقوق وواجبات السفن

نصت الاتفاقية على حق جميع السفن، والطائرات في المرور العابر عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بموجب نص المادة ٣٧ من الاتفاقية . ويتوجب على الدولة المشاطئة للمضيق عدم اعاقة الملاحة الدولية (المرور العابر) وهذا النظام يعطي الغواصات، والمركبات الغاطسة حق العبور . وقد حرصت الدول البحرية الكبرى على ضمان وضع هذا النص لمصالحها الاستراتيجية في المادة ١/٣٨ "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضايق المشار اليها في المادة ٣٧ بحق المرور العابر الذي لا يجوز ان يعاق". (٢)

ومن خلال دراستنا للمادة ٣٩ من الاتفاقية نجد انها قد قيدت السفن والطائرات عند ممارسة حق المرور العابر بالالتزامات التالية ":-

---

١ - انظر نص المادة ٢/٣٨ ، ٣ .
- المر : ص ٣٤ - ٣٥ .
- جعفر : النظام القانوني، ص ١٣١ - .
- جعفر : قواعد العلاقات، ص ٥٨١ .
- العناني : ص ٤١٥ قانون البحار .
٢ - انظر نصوص المواد . ٣٧ - ١/٣٨ .

١ - المضي دون ابطاء عبر المضيق.

٢ - الامتناع عن اي تهديد باستعمال القوة ضد السيادة والسلامة الاقليمية، وامن الدولة المضائقية، او القيام باي عمل يعد خرقاً لميثاق الامم المتحدة.(١)

٣ - الامتناع عن اي نشاط لا يتطلبه المرور العابر الا اذا كان بسبب قوة قاهرة او ظروف.

٤ - مراعاة أحكام الاتفاقية.

٥ - الالتزام بالانظمة والاجراءات الدولية المتعلقة بالسلامة العامة ومنع التصادم البحري.

٦ - الالتزام بالانظمة والاجراءات الخاصة بمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه.

٧ - على الطائرات مراعاة انظمة منظمة الطيران الدولية والمحافظة على السلامة العامة.

٨ - على الطائرات رصد الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل المنظمة الدولية لمراقبة الحركة الجوية وحالات الضرورة او الشدة (الظروف الطارئة).

كما ان المادة ٤٠ من الاتفاقية منعت سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي من القيام باية اعمال اثناء ممارسة المرور العابر في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ويتطلب القيام بذلك اخذ الاذن من قبل الدول المشاطئة للمضيق، حيث ان القيام بمثل تلك الاعمال يعرض السلامة العامة للمخاطر، ويهدد امن وسلامة الدول المشاطئة (٢).

---

١ - انظر نص المادة ٣٩.
- ابو الوفا، ص ٣٦٢.
- الراوي، ص ٩٧ - ٩٩.
- معنا، ص ١٠١ - ١٠٢.

٢ - انظر نص المادة ٤٠.

ان تطبيق هذا النظام من المرور (المرور العابر) يتطلب من الدول المشاطئة للمضيق عدم التمييز بين اعلام السفن من اجل ضمان هذا الحق لجميع السفن والتاكد من عدم اعاقته .

المطلب الثالث

حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق

الفرع الأول

حقوق الدول المضائقية

منحت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م الدول المضائقية حقوقا' والزمتها بواجبات من اجل اقامة التوازن بين مصالح الدول المستخدمة لحق المرور العابر عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ومصالح الدول المضائقية :

اولا' : حقوق الدول المضائقية :-

نصت المادة ٤١ من الاتفاقية على حقوق الدولة المشاطئة للمضيق في اتخاذ الاجراءات التالية :-

١ - تعيين الممرات البحرية ،ووضع نظم فصل الحركة من اجل ضمان امن وسلامة الملاحة البحرية .

٢ - ا - تغيير الممرات البحرية وانظمة فصل الحركة باخرى كلما اقتضت الظروف لذلك شريطة الإعلان عنها . وبموجب شروط المنظمة الدولية (امكو)(١) .

ب - ان تحيل الدولة المضائقية مقترحاتها إلى المنظمة الدولية (امكو) قبل تعيين الممرات،او نظم فصل الحركة ، او استبدالها .

---

١ - انظر نص المادة ١/٣٨ من الاتفاقية .
- نص المادة ٤١ من الاتفاقية
- عامر ، ص ١٦٢ - ١٦٣
- المحناني ، ص ٤١٧ .قانون البحار
امكو : هي اختصار "المنظمة الاستشارية الدولية البحرية" ، وهي منظمة دولية مختصة بتعيين الممرات البحرية وطرق الفصل في البحار وتختصر بالكلمات (امكو - AMCO)

٣ - يتعين على الدول المضائقية التنسيق فيما بينها، والتعاون حول ما جاء في الفقرة اعلاه؛ وبالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

٤ - ان تبين الدول المشاطئة بوضوح الممرات البحرية ونظم فصل الحركة في خرائط يعلن عنها وذلك قبل القيام بتغيير الممرات ونظم الفصل.

٥ - على السفن الالتزام بما تعلنه الدول المضائقية حول الممرات البحرية، ونظم تقسيم الحركة.(١)

كما اعطت المادة ٤٢ من الاتفاقية للدول المشاطئة للمضايق. حق وضع القوانين والانظمة بشان المرور العابر في الحالات التالية:-

١ - سلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور البحري.

٢ - منع التلوث البحري وخفضه، والسيطرة عليه.

٣ - منع الصيد البحري، وحمل ادواته.

٤ - منع التحميل او الإنزال المخالف للانظمة الجمركية، او الضريبية، او انظمة الهجرة، او الامور الصحية.

٥ - على السفن الاجنبية عند ممارسة هذا الحق الالتزام بالقوانين والانظمة التي تضعها الدولة المضائقية.

٦ - تتحمل دولة علم السفينة او الطائرة اي خسارة او ضرر يلحق بالدولة المضائقية اذا اخلت السفينة او الطائرة التي تتمتع بالحصانة السياسية بقوانين وانظمة الدولة المضائقية. (٢)

---

١ - انظر نص المادة ٤١ من الاتفاقية.
- عامر؛ ص ١٦٢ - ١٦٣.
- ابو الوفا؛ نفسه
- الغنيمي؛ ص ٤١٧ القانون الدولي العام
- جعفر؛ النظام القانوني، ص ١٣٣.
- حول مزيد من التفاصيل انظر:-
- الفصالقة؛ ص ٤٧٩ - ٥٠٨.

٢ - المصري؛ المرور البري، ص ٣٩٧. وما بعدها

الفرع الثاني
واجبات الدول المضائقية

نصت الاتفاقية في المواد ٤٣، ٤٤ من الاتفاقية على الواجبات المفروضة على الدول المشاطئة للمضيق، والزامها باتخاذ الاجراءات التالية :-

١ - إقامة وصيانة ما يلزم من الوسائل، وتيسير الملاحة وضمان السلامة في المضيق.

٢ - منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

٣ - عدم إعاقة الملاحة (المرور العابر) الدولية.

٤ - الإعلان عن المخاطر التي تهدد الملاحة الدولية، او التحليق فوق المضيق.

٥ - عدم إيقاف المرور العابر في المضيق.

٦ - الإعلان عن القوانين والانظمة ونظم فصل الحركة التي تضعها.

٧ - عدم التمييز بين جنسية سفن الدول التي تعبر المضيق وقد نصت الاتفاقية على هذين الشرطين الاخيرين في المادة ٢/٤٢ و ٣.(١)

المطلب الرابع
تقدير نظام المرور العابر

نظام المرور العابر هو نظام وسط بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء جاء نتيجة الخلاف بين الدول المضائقية من جهة، والدول الأخرى من ناحية ثانية للتوفيق بين النظامين لوضع نظام ثالث وسط عرف باسم حق المرور العابر.

نصت المادة ٣٤ من الاتفاقية ان نظام المرور المقرر في هذا

---

١ - انظر نفس المراجع السابقة.
- خليل، ص ٣٧ - ٣٩.
- الراوي، ص ٩٧ - ٩٩.
- انظر نص المادة ٤٣ - ٤٤.

الجزء لا يمس النظام القانوني للمياه ولاممارسة الدول المشاطئة لسيادتها او ولايتها رهن بمراعاة الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الاخرى. ويفهم من هذا النص ان للدولة المشاطئة للمضيق ممارسة حقوق السيادة الوطنية والحفاظ على الامن والسلامة مع عدم الاخلال بهذا النظام، كما منحت الاتفاقية الدولة المفانفية حق تنظيم الملاحة عبر المضايق.

التساؤل المطروح حول نص المادة ١/٣٨ من الاتفاقية التي نصت "تتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر" هل يعطي هذا الحق للغواصات والمركبات الغاطسة بنفس درجتة للسفن والطائرات واذا اعطي هذا الحق هل يكون المرور العابر لهذا النوع بالمرور فوق سطح البحر ام تحت سطح البحر.

المادة ٣٤ من الاتفاقية اوضحت بان استعمال هذا الحق رهن بمراعاة الاتفاقية، وقواعد القانون الدولي الاخرى. ومن خلال بحثنا نجد ان الملاحة الممنوحة في هذا النوع من المضايق وفقا للقواعد العرفية هو نظام الملاحة البريئة، ولا يوجد تنظيم دولي لحق المرور العابر قبل اتفاقية عام ١٩٨٢م لقانون البحار لذلك فان الملاحة العابرة تنظيم المستحدث وفقا" للاتفاقية مما يعني عدم وجود قواعد دولية تحدد هذا النوع من الملاحة للغواصات والمركبات الغاطسة، سواء الفوق سطح البحر او تحته ومن خلال تعريف نص المادة ٢/٣٨ للمرور العابر "بانه العبور المتواصل السريع". فهل يعني ذلك ممارسة الملاحة التقليدية كما هو الحال في اعالي البحار حق المرور الحر (حرية الملاحة)، ام يعني الممارسة في ضوء قواعد حق المرور البريء ؟

نعتقد ان ممارسة العبور المتواصل السريع وفقا" لحرية

الملاحة فيه انتقاص من سيادة الدولة وامنها خصوصا' اذا كان المضيق يشكل جزءا' من البحر الإقليمي للدول المشاطئة .

ونرى ان المرور العابر جاء نظاما' (مبدا') وسطا' بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء، وتوفيقا' بين المصالح المتعارضة للدول. فهو استثناء عن النظامين والقاعدة القانونية المعروفة ان الاستثناء لا يجوز التوسع فيه، او القياس عليه . كما فرضت الاتفاقية في المواد ٣٩ - ٤٠ شروطا' لممارسة حق المرور العابر لا تنطبق على نظام (المرور الحر) بل انها قد تتفق ونظام المرور البريء كما هو في المواد ١٩، ٢١، ٢٢.

ولقد توصل الدكتور الضحاك الى ان استعمال مصطلح الغواصات، والمركبات الغاطسة في المادة ٢٠ من الاتفاقية لتقرير حق المرور البريء بينما استعمل مصطلح السفن والطائرات في المادة ١/٣٨ من الاتفاقية لتقرير حق المرور العابر(١) مما يعني خروج الغواصات والمركبات الغاطسة عن القاعدة .

ان الخطورة المتمثلة في الملاحة الغاطسة لعبور المضيق تكمن في ان الغواصات والمركبات الغاطسة تسير بالقوة النووية وتحمل مواد خطيرة على البيئة البحرية والبرية، ولا يمكن ان تفرض الرقابة عليها وهي غاطسة مما يعني تهديدا' للسيادة وامن الملاحة والدولة الساحلية .

- انظر: نصوص المواد ٣٤ - ٤٤ من الاتفاقية .
- انظر: نص المادة ٢٠ من الاتفاقية .

١ - انظر: الضحاك ص ٥٠٤ - ٥٠٧.

Sayyed Hassan Amin : International and Legal Problems of the Gulf (Middle East and North African Studies Press Limited, London: 1981) PP 48 - 49.

وسارجع اليه باسم: Amin

وفي اعتقادنا، وبموجب نصوص المواد (٣٤ و ٤٤)، فإن حق المرور العابر لا يشمل مرور الغواصات والمركبات الغاطسة تحت سطح البحر. ولو كان يشمل ذلك لورد بالنص عليه. وبالتالي تخضع لنظام المرور العابر وهي فوق سطح البحر. وهو ماينطبق عليه في نظام المرور البريء. إلا ان هذا العبور لايخضع لتقدير الدولة المشاطئة للمضيق، كما هو الحال في حالة ممارسة المرور البري.

المبحث الثاني

المـــــرور البــــــريء

يعنـــي المرور البريء. مرور السفن بصورة لا تضر بمصالح الدول الساحلية وقد نصت المـادة ٤/١٤ من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقـة المتاخمة "ان المرور البرىء يكون ما دام لا يضر بالسلام وحسن النظام، او بـامن الدولـة الساحلية، وان يتم وفقاً لنصوص الاتفاقيـة وقواعد القـانون الدولي الاخرى.(١) وقد نصت على نفس المعنـي المادة ١٩ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م. وحددت الفقـرة الثانيـة ضوابط لتحديد مفهوم السلام وحسن النظام وامن الدولة الساحلية.

وحـول مـدى انطباق هذا النظام على اجزاء البحر حددت المادة ٤٥ مـن الاتفاقيـة المضايق التي تخضع لمبدا المرور البريء. وفقاً للفرع الثالث من الجزء الثاني، وهي:

١ - المضايق المستثناة مـن نظـام المـرور العـابر بموجب المادة ١/٣٨.

٢ - المضـايق الواقعـة بيـن جـزء مـن البحـار العاليـة او منطقة اقتصادية خالصة والبحر الاقليمي لدولة اجنبية (٢).

اولاً : استثنت الاتفاقيـة فـي نفس المـادة (٣٨) مـن تطبيق المرور العـابر. على المضايق المستخدمة طريقاً اختيارياً وتصل بين جزء مـن البحـر العالي او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من البحار العاليـة او منطقـة اقتصادية خالصة ومشكلة بجزيرة تابعة للدولة المشـاطئة للمضيق، ويوجـد باتجـاه البحـر مـن الجزيرة طريق في البحـار العاليـة او منطقـة اقتصاديـة خالصـة يكون ملائماً بقدر

---

١ - المرجع، ص ٤٢ وما بعدها.

٢ - انظر: نص المادة ٣٨.

مماثل للطريق الملاحي داخل المضيق من حيث الخصائص الملاحية ، والهيدروغرافية (١) بحيث يطبق على هذا النوع من الممرات البحرية نظام المرور البريء .

ومفهوم المرور البريء هو الذي لا يجوز ايقافه من قبل الدولة الساحلية ، إلا ان المادة ٢٥/فقرة ٣٠١ من الاتفاقية اجازت للدولة المشاطئة للمضيق ان توقف المرور البريء مؤقتاً٢ .

ثانياً : يطبق نظام المرور البريء على المضايق التي تصل بين جزء من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة والبحر الاقليمي لدولة اجنبية . وذلك بموجب نص المادة ٢/٤٥ من الاتفاقية .

المطلب الاول

معنى المرور البريء

نصت المادة ١٧ من الاتفاقية على تمتع سفن جميع الدول، ساحلية او غير ساحلية ، بحق المرور البريء عبر البحر الاقليمي، وفسرت المادة ١٨ من الاتفاقية معنى المرور البريء في الامور التالية :-

أ - اجتياز البحر دون الدخول إلى المياه الداخلية .

ب - التوجه الى المياه الداخلية او منها او التوقف في احد المراسي او المرافق الميناثية او مغادرتها (١) .

---

١ - حول موضوع المرور البريء راجع :
- العنتاني : القانون الدولي، ص ٤١٧ - ٤١٨ .
- معنيا : ص ١١٢ - ١١٦ .
- ابو الوفا : ص ٢١٧ - ٢١٨ .
DONAT PHARAND .THE LAW OF THE SEA OF THE ARCITIC. IBID., PP. 1-20
- سنجر : ص ٧٦٨ .
نقلاً عن البراوي ص ٥٥ .
- لا يعتبر نظام المرور البريء جديداً فقد نصت عليه معاهدات السلام التي عقدت بعد الحرب العالمية الاولى فقد نصت المادة (٣٢١) من معاهدة فرساي بين الحلفاء والمانيا في ٢٨/حزيران/١٩١٩ ومعاهدة السلام مع بلغاريا في المادة ٢١٢ بتاريخ ٢٧/ تشرين ثاني ١٩١٩م ومعاهدة سيفر مع تركيا في المادة (٣٢٩) بتاريخ ١٠ آب ١٩٢٠م ، وفي اتفاقية برشلونة في ٢٠ نيسان ١٩٢١ .
انظر : المواد ١٧ ، ١٨ من الاتفاقية .

جـ- يكـون المـرور الـبري‏ء سريعـا" متواصلا" ويشمل التوقف والرسو بقـدر مقتضيات الملاحة العادية او وجود قوة قاهرة او ظرف او لتقـديم المساعدة . وعـرفت المـادة ١٩ من الاتفاقية المرور الـبري‏ء بانـه "مـا دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية او بحسن نظامهـا او بامنهـا"وحـددت الفقـرة الثانيـة مـن نفس المادة المرور الضار بسلم الدولة الساحلية وامنها في الحالات التالية :-

١ - التهديد باستعمال القوة ضد سيادة الدولة المضانقية وسلامتها .

٢ - اي مناورة او تدريب باسلحة من اي نوع .

٣ - جمع المعلومات من شانه الاضرار بالدولة المضانقية .

٤ - اي عمل يستهدف المساس بدفاع الدولة المضانقية وامنها .

٥ - اطلاق اي طائرة او انزالها او تحميلها .

٦ - اطلاق اي جهاز عسكري، او إنزاله ، او تحميله .

٧ - تحـميل او إنـزال اي عمل مخالف للانظمة الجمركية او الضريبية او انظمة الهجرة او الانظمة الصحية .

٨ - اي من انشطة صيد السمك.

٩ - القيام بانشطة البحث او المسح .

١٠- اي عمـل يسـتهدف التدخل في شبكات المواصلات، او منشآت الدولة المضانقية .

١١- القيام باي نشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور .

ووفقـا" لهـذا النـوع من المرور فقد حددت الاتفاقية شروطا" لمرور الغواصات والمركبات الغاطسة بان يكون ابحارها وهي طافية ورافعـة علمهـا عنـد مرورهـا فـي المضايق الخاضعة لنظام المرور البري‏ء (١)

---

١ - انظر : نصوص المواد ١٩ - ٢٠ .
- انظر : نص المادة ٢١ .
- Amin, Ibid PP. 46 - 48.

المطلب الثاني
حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضيق

الفرع الأول
حقوق الدول المضائقية

تعتبر حقوق الدولة المشاطئة للمضيق الخاضع لنظام المرور البري، هي نفس حقوق الدولة على بحرها الاقليمي، وهذه الحقوق نصت عليها المادة (٢١) من الاتفاقية بوضع القوانين والانظمة في الامور التالية :-

١ - سلامة الملاحة، وتنظيم حركة المرور البري.

٢ - حماية وسائل الملاحة، والتسهيلات الملاحية.

٣ - حماية الكابلات وخطوط الانابيب.

٤ - صون المواد الحية وغير الحية.

٥ - منع خرق انظمة الدولة المتعلقة بمصائد الاسماك.

٦ - البحث العلمي البحري، واعمال المسح الهيدروغرافي. (١)

٧ - منع خرق الانظمة الجمركية، الضريبية، او الهجرة، او الصحة.

٨ - على السفن الاجنبية مراعاة قوانين وانظمة الدولة المضائقية، والانظمة الدولية لمنع التصادم البحري.

ونصت الاتفاقية ان للدولة الساحلية ان تفرض على السفن التي تمارس المرور البري اتباع الممرات البحرية، ونظم فصل الحركة، ومنحتها الحق في منع السفن التي تدار بالطاقة النووية، او تحمل مواد نووية من المرور في هذه المنطقة. (٢)

كما منحت المادة ٢٥ من الاتفاقية للدولة الساحلية حق اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع اي خرق لشروط دخول السفن او التوقف

---

١ - ستجر ص ٧٦٧ وما بعدها.

٢ - انظر: نص المادة ٢١.
- انظر: المادة ٢٣ و ٢٥ من الاتفاقية

الميناء في خارج المياه الداخلية ، وحق الدولة المضائقية في ايقاف الملاحة عبر المضيق مؤقت في قطاعات محددة في البحر الاقليمي كلما كان ذلك الايقاف ضروريا* لحماية امن الدولة المضائقية .

الفرع الثاني

واجبات الدولة المضائقية

الزمت الاتفاقية الدولة المضائقية عند القيام بتغيير الممرات البحرية او نظم فصل الحركة بالالتزامات التالية :-

١ - إتباع توصيات المنظمات الدولية .

٢ - توضيح القنوات المستخدمة للملاحة الدولية .

٣ - بيان الخصائص المميزة للسفن والطرق (الممرات) .

٤ - بيان كثافة حركة المرور .

٥ - توضيح حدود الممرات، ونظم الفصل بموجب خرائط، وتامين النشر الواجب لذلك.

٦ - الامتناع عن إعاقة المرور البريء للسفن الاجنبية ، او فرض الشروط عليها ، او التمييز فيما بينها وان تعلن عن الاخطار الملاحية التي تعلم بوجودها ،وعدم فرض رسوم على المرور البريء الا مقابل خدمات تقدمها الدولة المضائقية .(١)

المبحث الثالث

المرور الحر

جرى العرف الدولي على أن تمارس حرية الملاحة البحرية في اعالي البحار ونصت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨م في المواد ٢، ٤ على مبدا حرية الملاحة في اعالي البحار لسفن جميع

---

١ - حول مزيد من التفاصيل عن نظام المرور البريء انظر :-
- صبحي ، ص ١١٦ - ١١٨.
- الراوي ، ص ٩٩ - ١٠٠.
- العناني؛ القانون الدولي، ص ٤٣٦ - ٤٤١.
- عامر ، ص ٨٧ - ١٠٢.
- المر ، ص ٣٥٤ - ٣٥٥، ٥١٤ - ٥٥١.

* - انظر نص المواد ٢٢، ٢٤، ٣/٢٥ من الاتفاقية

الدول ساحلية، او غير ساحلية .واكدت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م. على هذا المبدا في المادة ٨٧ بان "اعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت او غير ساحلية، وتمارس حرية اعالي البحار بموجب الشروط التي بينتهاهذه الاتفاقية ،وقواعد القانون الدولي الاخرى وتشتمل على:-

١ - حرية الملاحة والتحليق.

٢ - حرية وضع الكابلات، وخطوط الانابيب المغمورة بمراعاة الجزء السادس من الاتفاقية.

٣ - حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت رهن بمراعاة الجزء السادس.

٤ - حرية الصيد، رهن بمراعاة الفرع الثالث.

٥ - حرية البحث العلمي.(١)

يسري نظام المرور الحر على الطرق البحرية المعتبرة جزءاً من اعالي البحار التي تتوسط المضايق التي تسمح بوجود مثل هذا النطاق من البحر.

في المؤتمر الثالث لقانون البحار تباينت آراء الدول حول النظام القانوني الذي يحكم المضايق بين مؤيد لنظام المرور البريء ومؤيد لنظام المرور الحر(٢) وقد نصت المادة ٣٦ من الاتفاقية على مايلي:-

"لا ينطبق هذا الجزء على مضيق مستخدم للملاحة الدولية اذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في اعالي البحار او طريق يمر بمنطقة

---

١ - انظر نصوص المواد ٨٧ - ٨٩.

٢ - العناني، قانون البحار، ص ١٣٠ - ١٣٢.
- جعفر : النظام القانوني ص ١٢٧.
- جعفر : قواعد العلاقات الدولية ص ٥٧٦ - ٥٧٧.
- المر ، ص ٣٧٨، وما بعدها حول المشروع السوفيتي والامريكي.
- الفحسالله ص ٤٩٢ ومابعدها حول مواقف الدول العربية غير المضائقية من نظام المرور الحر.

اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية وتنطبق على هذه الطرق حرية الملاحة وحرية التحليق".

ويمكن ان نفهم من ذلك انه اذا وجد طريق يماثل الممر الملاحي في المضيق يمر بمنطقة اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة يطبق على هذا الطريق نظام المرور الحر بينما يطبق نظام المرور البريء على الملاحة عبر المضيق.

ونستنتج ايضاً من نص المادة ١/٣٨ من الاتفاقية التي نصت على مايلي:-

"تتمتع جميع السفن والطائرات في المضايق المشار اليها في المادة ٣٧ بحق المرور العابر . الا ان المرور العابر لا ينطبق اذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق ... ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في اعالي البحار، او منطقة اقتصادية خالصة، يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهدروغرافية".

إن نظام المرور الحر ينطبق على هذا الممر المائي القائم في اتجاه اعالي البحار من الجزيرة بينما ينطبق نظام المرور البريء على الممر داخل المضيق بين الجزيرة والدولة المشاطئة شريطة ان يكون الممر الاول على قدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.(١)

وقد الزمت الاتفاقية الدول والسفن عند ممارسة هذا الحق في المناطق الاقتصادية اتباع احكامها بالنسبة لحقوق الدول الساحلية وواجباتها؛ وعدم الاضرار بها او الإخلال بقوانينها او المساس بامنها وهذا ما نصت عليه المادة ٥٨ من الاتفاقية.(٢)

---

١ - انظر : نص المادة ٣٨ من الاتفاقية.

٢ - انظر : نص المادة ٥٨ من الاتفاقية.

كما نصت الاتفاقية على حرية استعمال اعالي البحار للاغراض السلمية مع مراعاة احكام الاتفاقية الدولية وما تقضي به قواعد القانون الدولي الاخرى من اجل تحقيق الصالح العام لذلك يمكننا القول بأن حرية الملاحة ليست مطلقة وانما يجب ان يكون الاستعمال سلمياً* وليس لاغراض عدوانية او تهديداً* للملاحة الدولية، او القرصنة البحرية.

- انشات الجامعة العربية لجنة الخبراء العرب لقانون البحر بموجب القرار رقم ٢٦٧٧ في ١٥ ايلول ١٩٧٠م وكان من ضمن اعمالها الملاحة في المضايق الدولية؛ وقد اصدرت اللجنة عدة توصيات لكن صعوبة التوفيق بين مصالح الدول العربية المضائقية والدول العربية الاخرى حال دون اتخاذ موقف موحد من النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية.
- حول مزيد من التفاصيل، انظر:-
- الفحالة: ص ٤٧٩ - ٥٠٩.

الباب الثاني

مضيق هرمز
في ضوء القانون الدولي

لقد تناولت بالبحث في الباب التمهيدي من هذه الدراسة النظام القانوني للمضايق بصفة عامة ، او كما يطلق عليه البعض الاخر من الفقه النظرية العامة للمضايق (١) وسوف نخصص هذا الباب لدراسة تحليلية عن مضيق هرمز نظراً لاهمية هذا الممر الدولي. وقسمت الدراسة إلى فصلين .

الفصل الأول : الوضع القانوني لمضيق هرمز ، وقد تناولت ذلك بالبحث في ثلاثة مباحث:

المبحث الأول : اهمية المضيق من الناحية الدولية .

المبحث الثاني : التكييف القانوني لمضيق هرمز .

المبحث الثالث : الملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز من منظور الدول المطلة عليه .

الفصل الثاني: مضيق هرمز وامن الخليج ، وقد تناولت ذلك بالدراسة في مبحثين :

المبحث الاول : صور تهديد امن المضيق.

المبحث الثاني : مشاريع الامن في الخليج.

الفصل الأول

الوضع القانوني لمضيق هرمز

تقسيم

تناولت دراسة هذا الفصل في ثلاثة مباحث هي :

المبحث الأول

أهمية المضيق من الناحية الدولية

المطلب الاول

الوضع التاريخي لمضيق هرمز

ان دراسة الجوانب التاريخية لمضيق هرمز امر حيوي من اجل القاء الضوء على اهم ممر دولي في الوقت الحاضر. وقد تميزت المضايق الواقعة على طرق التجارة الدولية بانها ذات اهمية بالغة وتاثير كبير على سياسات العالم القديم وفي العصور الوسطى كذلك. وامتد هذا التاثير، والاهمية الاستراتيجية للمضايق إلى العصر الحديث. وبقيت الممرات المائية البحرية محل تنافس بين القوى البحرية على مدى العصور ونشبت صراعات عديدة من اجل السيطرة على المضايق بين المستعمرين في لبوس التجارة، وبين ابناء المناطق البحرية.

وتشير دراسة حديثة اعدتها وزارة الاعلام العمانية، الى ان السلاسل الجبلية عند راس مسندم تنتمي إلى الزحف الجيولوجي الثاني بين عصرين: عصر الكريتاس، وعصر الميسومين ويرجع تاريخ هذه العصور إلى (١٨٥٠) مليون سنة حسبما تذكره الموسوعة العربية الميسرة. وقد شهد الزمن الجيولوجي الثاني تغييرات ضخمة في جغرافية العالم. وشهدت هذه الحقبة بروز اهم سلسلتين جبليتين هما: جبال الالب في اوروبا، وجبال زاجروس، التي تنتمي اليها سلسلة جبال عمان، التي انفصلت عن جبال زاجروس في الوقت الذي ظهرت فيه معظم القارات، وذلك نتيجة للإهتزازات الأرضية التي ادت الى هبوط في القشرة الارضية في منطقة مضيق هرمز، فانفصلت السلسلة إلى سلسلة جبال زاجروس، وسلسلة جبال عمان.(١)

---

١ - وزارة الاعلام العمانية - سلطنة عمان ومسيرة الخير - محافظة مسندم السنة ١٩٨٦ ص ١٩ - ٢٤.

وقد اشار بعض الكتاب الى ما ذكره المؤرخون حول الحقبة التاريخية لمنطقة الخليج، ومضيق هرمز، واستيطان الكنعانيين والفينقيين في المنطقة؛ وتدل الوقائع التاريخية الى ان اصل تسمية الخليج العربي قد برزت عندما دخلت جيوش الاسكندر الى المنطقة. كما فاخر "سرجون" انه جعل "ملوخا" اي بلاد العرب وسفن ماجان "عمان" مورد النحاس، ودلمون "البحرين"، تلقي مراسيها عند رصيف "اكاد". وازدهرت التجارة بين تجار الخليج والصينيين فقد كانوا يتجهون الى بغداد فيركبون الفرات اليها ثم دجلة الى "الايلة" ومنها يقلعون الى عمان، والسند، والهند، والصين، وبالعكس ايضا. وهذا دليل على اهمية الملاحة عبر مضيق هرمز على مر التاريخ. (١)

ويصف المؤرخ البرتغالي "اوتران" عرب الخليج بانهم كانوا فرعا من الاقوام الذين انشاوا الحضارة "الكريتية"، وكانوا تجارا دهاة؛ وانهم الذين اكتشفوا راس الرجاء الصالح قبل غيرهم.

لقد كتب البحار العربي العماني احمد بن ماجد صفحة جديدة في تاريخ علوم البحار باكتشافه طريق راس الرجاء الصالح وقد استعان به الملاح البرتغالي فاسكو دي جاما في رحلته لتلك المنطقة. وبعد ان بلغ مطلبه اقدم على قتل الملاح العربي الذي علمه اصول علم

----

١ - انظر الدكتور صبري فارس الهيتي - مضيق هرمز والحرب العراقية الايرانية بحث في الجغرافية السياسية. مجلة التوثيق الاعلامي. المجلد الثالث، ١٩٨٤، ص٢ راجع ارشيف الخارجية العمانية.
"سمي مضيق هرمز بهذا الاسم نسبة الى جزيرة هرمز التي تقع في مدخله وعرف بهذا الاسم منذ القرن الثالث عشر الميلادي وتعني كلمة هرمز باللغة العربية الماخوذة من يهرمز اي الشخص الذي يضع لقمة الطعام في فمه ويديرها لكن لا يسيغها.
وسارجع اليه باسم : الهيتي.
وفي معجم لسان العرب : "الشيخ يهرمز، وهرمزته : لوكته لقمته في فيه لا يسيغه وهو يديره." مادة هرمز.

البحر لكي يطمس سر اكتشاف العرب لهذه الطريق البحرية وينسب ذلك اليه (١).

وفي القرن السادس عشر الميلادي قدم البرتغاليون الى منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي باستراتيجية جديدة من اجل السيطرة على اهم طريقين بحريين في الشرق هما الخليج العربي الذي يحكمه مضيق هرمز والبحر الاحمر الذي يحكمه مضيق باب المندب وقد بذل البرتغاليون جهدا كبيرا في الاستيلاء على جزيرة هرمز وهي مقر حكم ملوك هرمز التي يعرف المضيق باسمها نسبة الى ملوك الجزيرة وقد ظل العمانيون في صراع طويل استمر من عام ١٥١٣ حتى عام ١٦٢٣ من اجل استعادة الجزيرة. (٢)

ويشير المسعودي الذي زار المنطقة بصحبة البحارة العمانيين فيقول "ان بحارة عمان ارتادوا بحار الصين والهند والسند وافريقيا الشرقية واليمن والبحر الاحمر والحبشة وكانوا يقطعون اطول الطرق في العصور الوسطى وغالبا ما يكون طريقهم عبر مضيق هرمز، ويؤكد (داورتي) مؤرخ برتغالي والمسعودي ان اهل عمان

-----

١ - يعرف الملاح العربي باسم شهاب الدين احمد بن ماجد العماني. وهو من اشهر الملاحة العرب. يلقب "اسد البحار" وقد استرشد في تلك الرحلة بكتاب "رحماني" وهو احد المؤلفات العربية القديمة في علوم البحار. وقد الف احمد بن ماجد في ذلك العلم بعض الكتب اهمها: الفوائد في اصول علم البحر والقواعد، وكتاب حاوية الاختصار في اصول علم البحار. وتعتبر هذه من افضل المؤلفات في وصف علوم البحر والملاحة.
انظر: الخليج العربي في مواجهة التحديات (رابطة الاجتماعيين. مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع. الكويت، ٧٤-١٩٧٥).
انظر: الضحاك ص ٣٦.

٢ - من اجل مزيد من التفصيلات عن تاريخ جزيرة هرمز انظر: جمال قاسم زكريا، الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية المتحدة في عصر التوسع الاوروبي الاول ١٥٠٧ - ١٨٤٠م (دار الفكر العربي. القاهرة). ص٥٢ - ٨١.

كانوا المسؤولين عن حماية الملاحة في مضيق هرمز.(١)

اطلق اسم هرمز على خمسة من الملوك الساسانيين وهو اسم اعجمي وقد سمي المضيق بهذا الاسم نسبة إلى جزيرة هرمز المنسوبة الى ملوك مملكة هرمز، ويذكر ان اسم هرمز قد برز في اواخر القرن الثالث عشر حين برزت دولة هرمز كاهم منطقة تجارية في الخليج وكان لهذه المملكة علاقة وثيقة بمنطقة قلهات في عمان التي تقع على خليج عمان وبحر العرب المشهورة في مجال التجارة الدولية بين الشرق والغرب(٢).

المطلب الثاني

الوضع الجغرافي لمضيق هرمز

يرتبط الوضع الجغرافي لمضيق هرمز بالوصف الجغرافي لمنطقة الخليج العربي وخليج عمان. فالخليج العربي بحر شبه مغلق. ويعتبر ذراعا بحريا* للمحيط الهندي. ويربط مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان الذي يعتبر امتدادا لبحر العرب والمحيط الهندي.(٣) ويقع الخليج العربي جنوب غرب قارة اسيا في منطقة الوصل بين

---

١ - وزارة الاعلام العمانية ص ١٩.
- نقلا عما اورده د. جمال قاسم زكريا ص ٥٤ - ٥٥ وقد ذكر ايضا عن وصف ابن بطوطة لجزيرة هرمز التي تعتبر عاصمة مملكة هرمز وما كانت عليه من ثراء.

٢ - سالم بن ناجم الغيلاني / مقدم. الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز (كلية القيادة والاركان الملكية الاردنية، سنة ١٩٨٨) ص ٤ - ٥.

٣ - يطلق بعض اساتذة الجغرافيا على الخليج العربي "لسان بحري للمحيط الهندي".

- انظر حول مزيد من التفصيلات عن موقع واهمية الخليج ومضيق هرمز: برزان التكريتي - الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي وتاثيره على اخطار الخليج العربي والمحيط الهندي. (بغداد، سنة ١٩٨٢ ص ١٣ - ١٦.
وسارجع اليه باسم: التكريتي.

قارات العالم القديم وبين خطي طول ٤٨ درجة و٥٧ درجة شرق جرينتش وخطي عرض ٢٤، ٣٠ درجة شمال خط الاستواء (٢).

وتعتبر الملاحة متعذرة على مقربة من الشواطىء الخليجية لقلة عمق المياه بالاضافة الى قربها من السواحل الرملية (ما يعرف بظاهرة الحواجز الرملية) والتي تمتد لمسافة عدة كيلو مترات، كما تتناثر ظاهره الشعب المرجانية في الخليج نظرا لدفء مياهه لوقوعها في منطقة خط الاستواء كما تكثر الجزر في الخليج نتيجة لقلة العمق او لعوامل طبيعية، او نتيجة ترسبات؛ الا ان البعض الاخر من الجزر الواقعة على الجانب الايراني، او في منطقة شبه جزيرة مسندم العمانية، تكونت نتيجة انفصال، او بسبب الامواج، او المجاري المائية الشديدة، التي قطعت الكتلة الجبلية في شبه جزيرة مسندم، او نتيجة اندفاع تركيبات الملح من الطبقات السفلى في القشرة الارضية. وعلى الجانب العربي تكونت الجزر العربية: ابو موسى وطنب الكبرى والصغرى، ومياه الخليج ليست عميقة بالقدر الكافي للملاحة الامنة، حيث تصل الاعماق في بعض الجهات الى حوالي ثلاثمائة قدم الا انها تتدرج في العمق اذا ما اتجهنا من راس

----

١ - انظر قدري قلعجي، الخليج العربي (دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٦٥)، ص ٢٦.
وسارجع اليه باسم: قلعجي.

د. صدقة يحيى فاضل (مجلة التعاون، العدد ٩ السنة ٣، يناير ١٩٨٨) مضيق هرمز طبيعته واهميته الاستراتيجية والاقليمية والعالمية"، ص٤١.

وسارجع اليه باسم: فاضل.

الخليج الى المضيق.(١)

تتكون ابعاد الخليج من ٦١٥ ميلا بحريا طولا، ويبلغ اعرض اجزائه ٢١٠ ميلا* بحريا* ويمل في ادنى اجزائه اتساعا اقل من ٢٤ ميل بحري. ويتضح مما تقدم ان الخليج العربي بحر شبه مغلق منفذه البحري مضيق هرمز الذي يصله بخليج عمان والمحيط الهندي، ويطل عليه كل من: سلطنة عمان، دولة الامارات العربية المتحدة دولة قطر، دولة البحرين، دولة الكويت، المملكة العربية السعودية، وجمهورية ايران الاسلامية، والجمهورية العراقية.(٢)

---

١ - حول مزيد من التفاصيل انظر.

معضا ص١٥١ - ١٦٢.

حول الجزر العربية في الخليج انظر:

- د. جابر ابراهيم الراوي. الجزر العربية الثلاث وموقف القانون الدولي من احتلالها بالقوة (وزارة الاعلام العراقية، بغداد، ١٩٨١).
- د. محمد عزيز شكري. مسألة الجزر في الخليج العربي والقانون الدولي.دراسة قانونية مدعمة بالوثائق تبين تبعية الجزر للسيادة العربية.

* حول عمق الخليج وطوله وعرضه وموقعه يذكر د. فاضل ص٤١، ٤٢ "ان المساحة المغمورة تساوي ٢٥ر، مليون كيلو متر مربع ويبلغ طوله حوالي ٨٠٠ كم ويتراوح العرض بين ٢٩٠ -٤٧ كيلو مترا* بمتوسط ١٦٨ كم ويبلغ طول الساحل العربي ١٨٠٠ كم بينما الساحل الايراني ١٢٠٠ كم واضيق عرض لا يتجاوز ٤٧ كم عند مدخل الخليج في مضيق هرمز. "ومتوسط العمق ٣٥مترا* وعند مضيق هرمز ١٠٠مترا*.

وينقل معضا ص١٦٢ نقلا من دمحمد رشيد الفيل "ان مضيق هرمز كان الحاجز الجبلي عند شبه جزيرة مسندم يغلق الخليج العربي، ويفصله عن المحيط الهندي بمعنى ان الخليج العربي كان بحرا مغلقا ولم يتصل بالمحيط الهندي الا في عصور جيولوجية متأخرة حيث حدثت هزة ارضية قوية في فترة الميوسين مما ادى إلى هبوط منطقة مسندم، فتكونت بذلك فتحة مضيق هرمز.

٢ - القمحي اص ٢٦

فاضل؛ ص ٤١.

جغرافية المضيق.

يربط مضيق هرمز بين البحار العالية لخليج عمان بالبحار العالية للخليج العربي وهو ممر مائي طبيعي يقع بين جمهورية ايران الاسلامية من جهة الشمال والشمال الغربي وسلطنة عمان من الجنوب، ويتكون الساحل الشمالي للمضيق من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هنجام اما السواحل الجنوبية للمضيق تتألف من السواحل الغربية والشمالية لشبه جزيرة مسندم وجزيرة سلامة وبناتها. (١)

يبلغ عرض الممر الملاحي الرئيسي إلى المضيق من خليج عمان حوالي ٣٠ ميلا بحريا ،ويضيق في الاتجاه الجنوبي الغربي حتى يصل الى اتساع ٢٠،٧٥ميلا بحريا الذي يقع بين جزيرة سلامة وبناتها، وجزيرة لاراك وتبعد جزيرة سلامة (يطلق عليها اسم الملكة العظمى) عن شبه جزيرة مسندم ٨،٥ ميلا بحريا في الاتجاه الشمالي ،ثم يصل العرض بينها وشبه جزيرة قشم حوالي ٢٨ ميلا . ويبلغ عرض المضيق بين جزيرة سلامة والنهاية الشرقية لجزيرة لاراك ٢٢،٥ ميلاً بحرياً، والنهاية الغربية للجزيرة ٢١،٥ ميلاً بحرياً ويتراوح عمق المضيق ما بين ٣٢ الى ٥٠ قامة بحرية. ويصل العمق عند جزيرة سلامة الصغرى الى ٩ قامات بحرية وبعمق ١٤ قامة بحرية عند الجانب الايراني.

ويقع جزء المضيق الذي لا يزيد اتساعه عن ٢٤ ميلاً بحرياً في الاتجاه الشمالي الى الشمال الغربي من جزيرة سلامة وبناتها. ونشير

---

١ - معهنا، ص ١٦٤.
د. بدرية العوضي، طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي (الكويت ١٩٧٦) ص٥٢، ٥٣ "يطلق على جزيرة سلامة (Great Queen) ويطلق على جزيرة سلامة الصغرى (Little Queen).

الطائي، ص١٩٤.

هنا الى ان طول المسافة البحرية التي تتداخل فيها منحنيات الحدود البحرية العمانية الايرانية داخل منطقة المضيق تصل الى مسافة ١٣ ميلا* بحريا*.(١)

ينتشر حول المضيق مجموعة من الجزر اهمها:

١ - جزيرة قشم: ويبلغ طولها ٦٠ ميلا* وعرضها ٢٠ ميلا*. وتقع بمحاذاة الساحل الايراني وجزيرة لاراك ويفصلها عن البر الايراني مضيق كلارنس (CLARENCE) وهو مضيق ضيق. ويقطن هذه الجزيرة العرب المنتمون إلى قبائل الساحل العماني حيث كانت تابعة لسلطان عمان حتى القرن التاسع عشر عندما احتلها الايرانيون.

٢ - جزيرة هرمز: تقع إلى الجنوب الشرقي من ميناء بندر عباس بـ ١١ ميلا* وهي دائرية الشكل قطرها حوالي ٥ اميال ويحيط بها حزام من المياه الضحلة.(٢)

---

١ - محمد، ص ١٦٤.

- حسين ندا حسين. الاهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي (وزارة الثقافة والاعلام العراقية ١٩٨٠) ص ٩١ - ٩٢.
وسارجع اليه باسم حسين.

انظر: حمود. ص ٢٩٠ "ايبلغ عرض المضيق بين كوين العظمى (جزيرة سلامة) في الاتجاه الجنوبي بين النهاية الشرقية لشبه جزيرة لاراك ٢٢,٥ ميلا بحريا*، ويستمر عرض المضيق بحدود ٢٦ ميلا* بحريا* في الاتجاه الشمالي الغربي لجزيرة سلامة وبناتها ويستمر هذا العرض الى مسافة ١٦,٥ ميلا* بحريا* ويتراوح عمق المياه بين ٣٢ - ٥٠ قامة بحرية ويصل العمق في الجانب الايراني الى ١٤ قامة بحرية وقرب الجزر العمانية ٩ قامات بحرية.

٢ - صلاح شاكر اسود: (ندوة المواصلات في الوطن العربي، بيروت، ١٩٨٢) اثر احتلال الجزر العربية في الخليج العربي على المواصلات البحرية العربية - ص ٢٤٨ - ٢٤٩.

٣ - جزيرة مسندم : هي جزيرة ملاصقة للحافة الشمالية الغربية لراس رؤوس الجبال (مسندم) تابعة لسلطنة عمان ويفصلها عن البر ممر ضيق يعرف باسم (فك الاسد) يتسم بالخطورة نظراً لظهور حالتي المد والجزر بشكل كبير وتأثره بحالة الرياح ويبلغ طول الجزيرة من الشمال الى الجنوب ميليين، واقصى ارتفاع لها ٨٧٥ قدماً وبها مراس للسفن. (١)

٤ - جزيرة سلامة وبناتها : وهي عبارة عن مجموعة من الجزر الصخرية تقع شمال راس مسندم اطلق العرب على اكبرها جزيرة سلامة وبنات سلامة على الاثنتين من الجزر،بينما اطلق الغربيون على هذه الجزر (كوين ايلاند Queen Iland او Great Queen و Little Queen(٢)".

ويبلغ ارتفاع جزيرة سلامة ٤٥٠ قدماً اما عرضها فحوالي نصف ميل وتبعد حوالي ٨ر٥ ميلاً بحرياً اما الجزيرة الصغيرة (بنت سلامة) يبلغ ارتفاعها ١٦٨ قدماً وتبعد حوالي ٥ اميال بحرية عن منطقة مسندم.

تعترض الملاحة في مضيق هرمز بعض الصعوبات نتيجة حدوث المد والجزر، خاصة في حالة المد عندما تكون فيها الرياح قوية، تنتج عنها تغييرات مفاجئة في مسار المياه ويوجد في جزيرة سلامة (كوين الصغرى) فنار لارشاد السفن والمساعدة على الملاحة ليلاً. ولا توجد معالم طبيعية على جانبي المضيق ممايؤدي الى صعوبة في تحديد البحر الاقليمي، اما عن الملاحة في المضيق فانها ممكنة في كلا جانبي خط الوسط خلال المضيق والممرات المقتربة منه.

وقد عين ممران بحريان للملاحة، هما :

---

١ - ذاته ص ٢٥٠.

٢ - ذاتـــه .

Saued Hassan Amin., Ibid. p. 43.

الممر الأول : باتجاه الشرق للخروج من المضيق بعرض ميلين بحريين ويقع شمال شبه جزيرة مسندم وبمحاذات جزيرة سلامة وبناتها من الجهة الشمالية ايضاً .

الممر الثاني : يتجه غرباً وهو للدخول الى الخليج بطول ١٠ اميال بحرية ، وبعرض ميلين بحريين . ويقع الى الشمال من الممر الأول في اقصى الشمال من جزيرة سلامة وبناتها .

ويفصل بين الممرين البحريين شريط بحري بعرض ميلين بحريين وتقع هذه الممرات المائية البحرية ضمن المياه الاقليمية العمانية بموجب اتفاقية الجرف القاري العماني الايراني .(١)

---

١ - للرجوع الى تفصيلات الوضع الجغرافي للمضيق . وتفاصيل اخرى انظر :

أ - العوضي : ص ٥٣ - ٥٥ .

ب - الطائي : ص ١٩٤ - ١٩٦ .

جـ - معلا : ص ١٦٤ - ١٦٧ .

د - حمود : ص ٢٩٠ ٢٩١ .

هـ - حول الجزر الموجودة في المنطقة راجع حسين : ص ١٨ - ٢٩ .

و - حسين محمد البحارنة ، الاهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي ، (السنة ١٩٨٠) . ص٩١ وما بعدها .

وسارجع اليه باسم : البحارنة .

يطلق العمانيون مسمى منطقة مضيق هرمز فبة السلامة نسبة إلى جزيرة سلامة وبناتها وهي المنطقة التي تعبر منها السفن بين هذه الجزر وشبه جزيرة مسندم وكانت الرحلة البحرية عبر تلك المنطقة محفوفة بالمخاطر نتيجة لتيارات المد القوية وشدة سرعة الرياح ويعتبر اجتيار منطقة فبة السلامة من اهم مراحل الرحلة البحرية للدخول إلى الخليج والوصول الى الموانيء ، حيث ارتبط العمانيون بميناء البصرة من حيث التجارة بين الشرق والغرب.

وهناك جزر عربية تقع عند مدخل الخليج وهي جزر طنب الكبرى، وطنب الصغرى وابو موسى.وتسيطر هذه الجزر على مدخل الخليج خارج المضيق بحيث تبعد جزيرة ابو موسى ١٦٠كم عن الساحل الايراني، بينما تبعد عن ساحل دولة الامارات ٧٠ كم اما جزر طنب الكبرى والصغرى فتبعدان على التوالي ٢٠ - ٩٠ كيلومتر عن شواطيء راس الخيمة.

من خلال الوصف الجغرافي لمنطقة مضيق هرمز نخلص الى انه يقع بين اراضي كل من سلطنة عمان وايران وان اتساع المضيق في بعض النقاط يقل عن ٢٤ ميلا" بحريا" مما يعني تداخل المياه الاقليمية للبلدين.ويربط هذا المضيق بين جزءين من البحار العالية،هما خليج عمان والخليج العربي والمنفذ الوحيد لبحر شبه مغلق.

المطلب الثالث

الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

من خلال دراسة الوضع الجغرافي والتاريخي لمنطقة مضيق هرمز اتضح مدى اهميته في الملاحة الدولية من حيث الموقع الجغرافي والاستراتيجي المتميز، باعتباره حلقة اتصال تجاري بين الشرق والغرب.

وقد تزايدت اهمية المضيق، بحيث اصبح من اهم المضايق الدولية ولا شك ان اهميته متصلة اتصالا" وثيقا" باهمية الخليج ومخزونه النفطي الكبير. وتشير دراسة عمانية الى "ان اهمية المضيق لا تكمن فقط في النفط وانما في تجارة العالم مع المنطقة ايضا". وان سلامة الملاحة البحرية وامنها في المحيط الهندي قد ارتبط في الازمنة القديمة والوسطي والحاضرة بامن وسلامة الملاحة في

---

(١) حول الاهمية الاستراتيجية للخليج العربي انظر:
د. محمد قفة: التدخل السوفييتي في افغانستان (عمان، ١٩٨٦). ص ١٣١.
سارجع اليه باسم: قفة.

مضيق هرمز". (١)

كما وتشكل الدول المطلة على الخليج مجتمعة اكبر منتج للنفط الخام في العالم بحيث تنتج ما يقارب من ٦٤٪ من الانتاج العالمي وتصدر الجزء الاكبر من الانتاج بما يقارب ٩٠٪ نظراً لعدم وجود صناعات بتروكيماوية فخمة. ويصدر نفط الخليج بواسطة ناقلات النفط العملاقة عبر مضيق هرمزويقدر عددالسفن العابرة يومياً بحوالي ٨٠ ناقلة. (٢)

فيما يبلغ احتياطي النفط لدول الخليج ٣٦٤ر١ مليون برميل بموجب احصائية عام ١٩٧٧ اي ما نسبته ٤٥٪ من مجموع الاحتياطي العالمي. والذي اصبح في اواخر الثمانينات يمثل ما نسبته ٦٤٪ من الاحتياطي العالمي. ان هذا الانتاج من النفط والاحتياطي الفخم يكشف عن الاسباب الحقيقية للصراعات حول منطقة الخليج بالنسبة للدول الكبرى بما للنفط من اهمية لدول اوروبا وامريكا واليابان، لكونه يتحكم في الاستراتيجية الدولية، ومما تقدم يتضح لنا مدى الاهمية التي يوليها العالم للخليج العربي ومضيق هرمز ويشير خبراء الاستراتيجية الدولية الى انه "اذا كان العالم اشبه ببرميل بارود فان مضيق هرمز فتيل هذا البرميل، وانه يهدد بتفجير العالم". (٣)

---

١ - وزارة الاعلام العمانية : سلطنة عمان ومسيرة الخير، ص ٢٠.
معنا : ص ١٨٣ - ١٨٥.

٢ - قابل : (مجلة دراسات الخليج والجزيرة عدد ٥٦). دول مجلس التعاون وسبل تفادي خطر اعاقة الملاحة في مضيق هرمز، ص ١٥١ - ١٥٣.
سأرجع اليه باسم : قابل.
- قابل : مضيق هرمز واهميته، ص ٤٤ - ٤٦.

- ساري رشيد الياسين : مضيق هرمز والعدوان الايراني، السلسلة الثقافية ، (دار القادسية للطباعة). ص ٢٧ - ٣٦.
سأرجع اليه باسم : الياسين.

٣ - جريدة القبس الكويتية (عدد ٢٨٦٠ في ١٩٨٠/٥/٢) ص ١٢.
عبد الامير عبد الكريم. جامعة البصرة سلسلة ٣٥ (الاهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز) ص ٩٧.

نتيجة لهذا التصدير الكمي من النفط عبر مضيق هرمز إلى العالم الخارجي فقد تزايد دخل هذه الدول من واردات النفط، واصبح بعد عام ١٩٧٣، (عام الطفرة الاقتصادية) يزداد الطلب على المواد الضرورية للتطور الاقتصادي والاجتماعي وطلبات السلاح، كما تزايد الطلب من المستوردات لسد حاجة السوق المحلية كل ذلك كان يعتمد اساساً على بقاء الملاحة عبر مضيق هرمز مفتوحة دون عوائق حيث شكلت المنطقة اكثر مناطق العالم استيراداً، وارتفعت عوائد الدول الخليجية من واردات النفط. ففي عام ١٩٧٥ حيث بلغت عوائد الدول الثلاث عشرة المصدرة للنفط (اوبك) إلى (١١٥) بليون دولار، كان نصيب كل من السعودية وايران والكويت العراق ٦٩ بليون دولار من المجموع، اضافة إلى دولة الامارات ٣ر٨٢ بليون دولار وقطر وسلطنة عمان. (١)

من كل ما تقدم يتضح لنا مدى الاهمية الاقتصادية والاستراتيجية لشريان العالم الاقتصادي (مضيق هرمز) نتيجة الاعتماد المتزايد على تدفق شحنات النفط عبر المضيق وكانت حرب الخليج خير دليل على تلك الاهمية. كذلك التصدير المعاكس لدول الخليج من مواد وبضائع واغذية وتكنولوجيا.

إن مضيق هرمز الممر النفطي والتجاري الدولي الذي يربط بين اكبر مستودعات النفط والسوق العالمية من ناحية يعد اكثر الممرات الدولية البحرية ازدحاماً بحركة الناقلات. وللدول المستهلكة والمصدرة مصلحة في انسياب حركة الملاحة في هذا الممر الحيوي. ولعل ما اثبتته (حرب رمضان ١٩٧٣) عن مدى اهمية النفط

---

١ - R. K Ramazani. THE PERSIAN GULF AND THE STRAIT OF HORMUZ (Sijthoff & Noordhoff, 1979) P.P 14 - 20.

وسارجع اليه باسم : Ramazani

- المصدر السابق : ص ٦٦ - ٨٠، ٩٦ - ١٠١.

المسار عبر مضيق هرمز بعد توقف تدفقه الى دول العالم اجمع.(١) مما يعطي للعالم العربي اهمية تتمثل في اهم مراكز الاستخدامات العالمية من الممرات البحرية، ومن اهمها مضيق هرمز.(٢)

- حول مزيد من التفاصيل عن مصالح الدول الغربية والاشتراكية، راجع:

١ - R. K Ramazani Ibid pp. 9 - 32 .

- حول مزيد من التفاصيل عن واردات وصادرات دول مجلس التعاون راجع معنا: ص ١٨٦ - ١٩٩.

يقدر عدد البواخر التي تمر عبر مضيق هرمز بباخرة واحدة كل دقيقة كما يقدر عدد ناقلات البترول التي تمر من المضيق ناقلة واحدة كل ١٤ دقيقة اي اكثر من ١٠٠ ناقلة في اليوم. ذاته: ص ٢٣١ - ٢٤١.

Amin, Ibid., p. 49.

Amin : Political and Strategic Issues in the Gulf, (Royston limited, Glasgow 1984) pp. 30 - 31.

حول الاهمية الاستراتيجية للخليج العربي، انظر: خالد محمد القاسمي: الخليج العربي في السياسة الدولية: قضايا ومشكلات ط٢ (دار الثقافة العربية - الشارقة ١٩٨٧م) ص ٢٣-٣٥.

(٢) يتمثل اهتمام الدول العظمى بمنطقة الخليج العربي وما تشكله من مركز استراتيجي هام في تلك التصريحات التي اطلقها الامريكيون عقب التدخل السوفيتي في افغانستان منها " اننا نعتبر الشرق الاوسط بما في ذلك الخليج جزءاً من الميزان السياسي الاستراتيجي الواسع... الخ".
انظر: تفاصيل اخرى د. فضة ص ١٣١.

- حول مزيد من التفاصيل عن وجهتي النظر الامريكية والسوفيتية انظر: فضة ص١٣٢ - ١٣٦.

الجدول (١)

يبين الاحتياطي النفطي لدول الخليج
احصائة لسنة ١٩٨١

الدولة	بليون برميل	العمر بالسنوات
السعودية	٤ر١٥١	٤٩
الكويت	٤ر٦٧	٩٥
العراق	٣٤	٤١
المحايدة	٣ر٦	٣٧
ايران	٦٣	٢٩
ابو ظبي	٢٩	٥٠
دبي	٥ر١	١٤
قطر	٧ر٥	٣٢
عمان	٨ر٦	٤٥
المجموع	١ر٣٦٤	

جدول (٢) يبين الصادرات والواردات العالمية مقارنة مع دول الخليج مقدرة بليون دولار ١٩٨٠.

اجمالي الصادرات العالمية	اجمالي صادرات دول المجلس	الاهمية النسبية %	اجمالي واردات العالم	اجمالي واردات دول المجلس	الاهمية النسبية %
١٨٦٤	١٤٧	٩ر٧	١٩٨٠	٥٠	٥ر٢

اجمالي التجارة العالمية	اجمالي تجارة المجلس	النسبة %
٣٨٤٤	١٩٧	١ر٥

صدقة يحيي فاضل : (مجلة التعاون السنة ٣ العدد ٩، ١٩٨٨)

جدول (٣)

جدول يبين انتاج النفط لدول الخليج العربية مقدرا*

بـ (الف برميل يوميا*) بموجب احصائية عام ١٩٨٥/٨٤

الدولة	١٩٨٤	١٩٨٥
سلطنة عمان	٤١٦	٤٩٠
دولة قطر	٤٠٢	٢٩٦
دولة الامارات	١١٤٢	١٢٠٢
دولة الكويت	١١٦٠	١٠١٧
دولة البحرين	٤٢	٤٢
الجمهورية العراقية	١٢٢٢	١٤٢٧
المملكة السعودية	٤٠٩١	٣٣٣٣

جدول (٤)

جدول يبين احتياطي النفط لدول الخليج العربية حيث بلغت

٦٤٪ من الاحتياطي العالمي

الدولة	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
سلطنة عمان	٢ر٨	٣ر٥	٤ر٠
دولة الامارات	٣٢ر٨	٣٢ر٥	٣٣ر٠
دولة الكويت	٦٦ر٨	٩٢ر٧	٩٢ر٥
دولة البحرين	٠ر٢	٠ر٢	٠ر١٦
الجمهورية العراقية	٦٥ر٠	٦٥ر٠	٦٥ر٠
المملكة السعودية	١٦٨ر٩	١٧١ر٧	١٧١ر٥
دولة قطر	٣ر٣	٣ر٤	٣ر٣

جدول (٥)

يبين احتياطي الغاز لدول الخليج العربية (بليون متر مكعب)

الدولــــة	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
دولـــــة الامارات	٨٨٤	٩٠٦	٩٢٩
دولـــــة البحرين	٢١٠	٢٠٦	٢٠١
المملكة السعودية	٣٥٣٣	٣٦١٠	٣٥٤٤
الجمهورية العراقية	٩٢١	٩٢١	٩٢١
دولـــــة قطر	٤٢٤٩	٤٢٤٩	٤١٩٣
دولـــــة الكويت	٨٧٩	١٠٣٨	١٠٣٧
سلطنـــة عمان	٨٠	٢٠٩	١٧٠

١ - المصدر : منظمة الاقطار المصدرة للبترول. التقرير السنوي الحادي عشر ١٩٨٣.

٢ - التقرير الاقتصادي العربي لصندوق النقد العربي ١٩٨٦.

٣ - النشرة الاقتصادية : مجلس التعاون لدول الخليج العربية (الامانة العامة، العدد الاول ١٩٨٦، والثاني ١٩٨٧م).

٤ - الصحاك : ٦٨ - ٧١ جدول ٣، ٤، ٦.

٥ - الطريق الى المستقبل (وزارة الاعلام العمانية، مجلس التعاون لدول الخليج العربية ١٩٨٥.

المبحث الثاني

التكييف القانوني لمضيق هرمز

المطلب الاول

طبيعة المياه في مضيق هرمز

من خلال دراستنا للقواعد العامة تبين ان مضيق هرمز ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزءين من البحار العالية ويقع بين اقليم دولتي سلطنه عمان وايران وينطبق عليه ما ذكرناه في القواعد العامة. (١)

تشرف على مضيق هرمز كل من سلطنة عمان وايران ويصل عرض المضيق من جهة خليج عمان ٣٠ ميلا" بحريا" وهو اقصى اتساع له، ويضيق إلى حوالي ٢٨ ميلا" بحريا" في الاتجاه الشمالي الغربي لجزيرة سلامة وبناتها، والساحل الشرقي لجزيرة قشم كما يصل عرضه بين جزيرة سلامة (كوين العظمى) في الاتجاه الجنوبي والنهاية الشرقية لجزيرة لاراك: ٥ر٢١ ميلا" بحريا". وتعتبر اقصر مسافة عبر المضيق بين جزيرة سلامة "كوين العظمى" في الاتجاه الشمالي من شبه جزيرة مسندم واقرب نقطة عند النهاية الشمالية الشرقية لجزيرة لاراك هو ٧٥ر٢٠ ميلا" بحريا" (٢).

المياه الاقليمية لكل من سلطنة عمان وايران هي ١٢ ميلا" بحريا"، ونظرا" لان عرض المضيق يقل عن ٢٤ ميلا" بحريا" في بعض اجزائه بحيث تتداخل حدود البحر الاقليمي لكلا البلدين لمسافة ١٣ميلا"

---

١ - انظر وضع المضايق ضمن القواعد العامة في البحث.

٢ - د. مهنا؛ ص ٢٠٥ - ٢٠٦.
- حمود؛ ص ٢٩٠.
- د. الطائي؛ ص ١٩٦.
- د. العوفي ص ؛ ٥٢، ٥٥.
- د. البحارنة؛ ص١٨ .

بحريا*، وحيث ان عرض المضيق لا يتجاوز عرض البحر الاقليمي للدول المطلة عليه .

في ضوء ذلك فان هذه المياه تعتبر خاضعة لسيادة، واختصاص الدول الساحلية المطلة على المضيق بامتداد مياهها الاقلمية، او الى خط الوسط لمجرى المياه، وتجسيداً لذلك وقعت عمان وايران في بلاغ مشترك بتاريخ ١٧ اذار ١٩٧٤م على اتفاق التعاون الكامل المشترك من اجل الاستقرار والامن وسلامة الملاحة في مضيق هرمز "عرف باسم الدوريات المشتركة". كما وتجدر الاشارة أيضاً في هذا الصدد الى اتفاقية الجرف القاري التي تم التوقيع عليها من قبل كل من ايران وعمان لغايات تحديد الامتداد القاري في ٢٥/تموز ١٩٧٤م والتي اتفق بموجبها على الاخذ بمعيار الخط الوسط القاري من (Geodetic Line).(١)

---

١ - انظر:-

١ - د. العوضي ص ١١١.

٢ - آر ك ، ص ٧٩. Romazoni Ibid., p. 79

٣ - مهنا ، ص ٢٠٦.

٤ - العطاشي، ص ١٩٦.

نص المادة ٣٤ من اتفاقية الامم المتحدة لعام ١٩٨٢.

نص المادة ٣٥ من اتفاقية الامم المتحدة لعام ١٩٨٢.

المطلب الثاني

مضيق هرمز في ضوء الاتفاقيات الدولية

يعتبر مضيق هرمز من اهم طرق المواصلات البحرية في العالم وطبقاً لقواعد القانون الدولي، تتمتع كافة السفن بحق المرور عبر المضايق وقد كان النظام القانوني المطبق على الملاحة الدولية في مضيق هرمز هو نظام حق المرور البريء لكافة السفن انسجاماً مع نص المادة ٤/١٦ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨، علماً ان هذا النوع من الملاحة يخضع لتقدير الدولة المضائقية الامر الذي يمنحها سلطات واسعة في اعتبار المرور بريئاً او غير بريء. وهذا الحق (المرور البريء) مقرر وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفية ومجمع عليه في العمل وفي الفقه والقضاء الدوليين وقد تمدت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو الى "المرور في المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية التي تصل بين جزءين من اعالي البحار او جزء من اعالي البحار بالبحر الاقليمي لدولة اجنبية شريطة ان يكون المضيق ضيقاً ومتكوناً بصورة طبيعية".(٢)

ويلاحظ ان اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لم تضع نصاً منفصلاً للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية، إنما ورد ذلك ضمن اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨م.

---

١ - هذا المبدا قررته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو ونصت عليه المادة ١٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.
لمزيد من التفصيلات عن نظام المرور البريء. انظر بحثنا لهذا الموضوع في الباب الاول/ الفصل الثاني/ المبحث الثاني.

٢ - هذا المبدا قررته محكمة العدل الدولية في قضية المصايد النرويجية عام ١٩٥١ عندما قررت ان مضيق (Indreleа) لا يعد مضيقاً دولياً انما طريقاً مناهياً لشاطئ النرويج.

ثم جاءت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ووضعت نصوصا" مفصلة خاصة بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية. وعليه فإن النظام القانوني الذي يخضع له مضيق هرمز هو ذلك النظام المقرر وفقا" للاتفاقية المذكورة.

كان موضوع المضايق الدولية محل خلاف كبير بين الدول المضائقية والدول البحرية الكبرى، والدول المستخدمة للمضايق.

وفي الجزء الأول من هذه الدراسة بحثت اتجاهات الدول حول موضوع المضايق وقد توصلت الاتفاقية إلى ثلاثة انواع من الملاحة للمرور عبر المضايق الدولية:(١) المرور الحر، والمرور العابر، والمرور البريء.(٢) وما يهمنا في هذا الموضع هو دراسة التكييف القانوني لمضيق هرمز.

ان تنظيم الملاحة عبر المضايق الدولية اما ان يكون بموجب قواعد اتفاقية خاصة بها، أو بموجب قواعد القانون الدولي الاخرى. ومضيق هرمز من المضايق التي لم تنظم الملاحة فيه بموجب اتفاقيات خاصة به، وعليه فان قواعد القانون الدولي هي التي تحكم الملاحة فيه والتي من ابرزها اتافقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي وضعت نظاما" خاصا" للمضايق. (٣)

---

١ - راجع الباب الاول، الفصل الثالث، من هذه الدراسة.

٢ - نصوص المواد ٣٤ - ٤٥. من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

٣ - الراوي، ص ٩٧ - ١٠٤.

يستخلص من خلال البحث ان مضيق هرمز عبارة عن :

١ - ممر مائي طبيعي ضيق

٢ - يصل بين جزءين من البحار العالية

٣ - يستخدم في الملاحة الدولية

٤ - ذو اهمية عالمية

٥ - ممر دولي ومنفذ وحيد لبحر شبه مغلق هو الخليج العربي(١).

وقد عرف المضيق ضمن القواعد العامة بانه :

"ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزءين من البحار ويستخدم في الملاحة الدولية " وهو ما استقر عليه الفقه والقضاء الدوليان في تعريف المضايق. وعليه فان مضيق هرمز قد اضاف شرطين مهمين على طريق اعتباره مضيقاً دولياً. يتمثلان في انه ذو اهمية عالمية.

كما ويربط بحراً شبه مغلق بالبحار العالية، وهذان الشرطان يتطلبان منا الاشارة الى بحث موضوع البحار شبه المغلقة نظراً لان مضيق هرمز يربط بحراً شبه مغلق بالبحار العالية.

اثار موضوع البحار شبه المغلقة (٢) نقاشاً حاداً في المؤتمر الثالث لقانون البحار خصوصاً من قبل الدول الواقعة على الخليج العربي، نظراً لحاجتها الى وضع نظام شامل للملاحة عبر مضيق هرمز.

---

١ - عامر ص ١٢٦، ١٤٩ - ١٥٠.
- العوضي ، ص ٥٥.

Amin: Ibid., pp. 54 - 55

٢ - انظر نص المادة ١٢٢ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ "يعني البحر المغلق او شبه المغلق خليجاً او حوضاً او بحراً تحيط به دولتان او اكثر، ويتصل ببحر آخر او بالمحيط بواسطة منفذ ضيق او يتألف كلياً او اساساً من البحار الاقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين او اكثر".

ومن خلال مناقشات المؤتمر طرح مندوب دولة الامارات امام المؤتمر تصوراً حول البحار شبه المغلقة اشتمل على النقاط التالية :-

١ - حيث يحتوي البحر شبه المغلق على منفذ او مضيق يكون مستخدماً في الملاحة الدولية ، فإن جميع السفن والطائرات تتمتع فيه بحرية الملاحة والتحليق.

٢ - يطبق نظام المرور البريء على المنافذ او المضايق الواقعة على البحار شبه المغلقة .

٣ - لا يؤثر نظام المرور في المركز القانوني للمياه الاقليمية التي تكوّن منفذاً للبحار شبه المغلقة او المضيق. وحيث ان مضيق هرمز يقع على منفذ بحر شبه مغلق، فانه من فئة المضايق الدولية .

واقترح مندوب العراق تصور بلاده بالنسبة للمرور الى البحار شبه المغلقة في : حق السفن التابعة لجميع الدول في الملاحة الحرة في المضايق التي تصل بين جزءين من اعالي البحار، سواء اكانت بحاراً مفتوحة او شبه مغلقة (١).

وتبلورت الاتجاهات بشأن المرور عبر المضايق في اتجاهين رئيسين يمكن تلخيصهما في :

١ - الاتجاه الاول : تبنته الدول المضائقية ويدعو إلى تطبيق نظام المرور البريء .وهو نظام يمنح الدول المضائقية حق وقف الملاحة

---

١ - حول مزيد من التفصيلات من المقترحات بشان البحار المغلقة وشبه المغلقة .
انظر : معنا ص ٢١٢ - ٢١٦.

مؤقتاً". (١)

٢ - الاتجاه الثاني: تبنته الدول غير المضائقية ويدعو إلى تطبيق نظام المرور الحر. وهو نظام يمنح لها حق استخدام المضائق استخداماً يتفق ومصالحها، ويضمن مرور سفنها (عبر المضائق) دون عوائق من قبل الدول المضائقية.

وبالنسبة لمضيق هرمز تبنت كل من عمان وايران الاتجاه الاول القاضي بتطبيق نظام المرور البريء بينما تبنت الدول الخليجية الاخرى تطبيق نظام المرور الحر عبر المضيق. (٢)

وازاء التعارض القائم بين الدول في تطبيق نظام معين في المرور عبر المضايق تم التوصل إلى الاتفاق على نظام جديد للمرور عبر المضايق المستخدمة عرف بحق المرور العابر. وقد ورد النص في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة ٣٧ من الاتفاقية على هذا النوع من المرور كما يلي: "ينطبق هذا الفرع -المرور العابر- على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة. (٣) بينما عرّفت المادة ٢/٣٨ المرور العابر

---

١ - نص المادة (٢٥) فقرة (٣).
- "للدولة الساحلية ان توقف مؤقتاً، دون تمييز قانوناً او فعلاً بين السفن الاجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الاجنبية في قطاعات محددة من بحرها الاقليمي اذا كان هذا الايقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدول... الخ".

٢ - الراوي: ص ١٠٥.
- العوضي ص ٥٦ - ٥٧.
- قاسم بن محمد الصالحي-تطور القانون التنظيمي للبحار ص ١٣-١٤. سارجع اليه باسم: الصالحي.
- الياسين ص ٢٥ وما بعدها.

٣ - حمود: ص ٢٩٠ - ٢٩٣.
- الراوي: ص ١٠٦.
- العوضي: ص ٥٨.
- الصالحي: ذاته.

بانه :"العبور المتواصل السريع كما جاء في المادة ٣٧ ولا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق او مغادرتها او العودة منها مع مراعاة شروط الدخول الى تلك الدولة ". (١)

من خلال بحثنا في النظام القانوني لمضيق هرمز، نجد ان نصوص اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المواد ٣٧ و ٢/٣٨ تنطبق على الملاحة في مضيق هرمز . وبالتالي يمكننا القول بان نص المادة ٣٧ من الاتفاقية ينطبق على التكييف القانوني لمضيق هرمز وذلك بتطبيق نظام المرور العابر. حيث انه بتطبيق القواعد العامة على المضيق وجدنا بانه ممر طبيعي ضيق يصل بين جزءين من البحار العالية، ويستخدم في الملاحة الدولية. بالاضافة ما سبق الاشارة اليه بانه ذو اهمية عالمية ومنفذ وحيد لبحر شبه مغلق.

وبالتالي يمكن ان نستخلص أن مضيق هرمز مضيق دولي وفقا* للقواعد العامة واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، ينطبق عليه نظام المرو العابر المنصوص عليه في المادة ٢/٣٨ ونظامه المنصوص عليه في المادة ٤/٣٧.

---

١ - انظر: نص المادة ٣٧ من الاتفاقية .

- انظر: نص المادة ١٥ من الاتفاقية .

- انظر: نصوص المواد ٣٧ - ٣٨ من الاتفاقية

- الصالحي: ص ١٣ - ١٤.

- الياسين ذاته .

- انظر بحثنا لنظام المرور العابر في الباب الاول، الفصل الثاني، المبحث الثاني.

المبحث الثالث

الملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز
من منظور الدول المطلة عليه

لغايات تحديد طبيعة الملاحة في المضيق نرى من الاهمية بمكان ضرورة التعرف على مواقف الدول المطلة عليه من هذا الموضوع،وذلك في ضوء اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م؛ علماً بانه قد ساد في المؤتمر الثالث للامم المتحدة لقانون البحار عدة اتجاهات فيما يتعلق بتحديد النظام القانوني الذي يحكم الملاحة الدولية التي نلخصها فيما يلي :

١ - الاتجاه الاول : يقضي باقرار مبدا المرور الحر عبر المضايق الدولية بغض النظر عن طبيعة المياه التي يصل بينها المضيق.

٢ - الاتجاه الثاني:يسعى إلى اقرار مبدا المرور البريء على المضايق التي تقع ضمن المياه الاقليمية للدول الساحلية.

٣ - الاتجاه الثالث: يدعو إلى تطبيق نظامين للمرور تبعاً لطبيعة المياه التي يصل بينها ،حيث يطبق نظام المرور البريء على المضايق التي تصل بين بحر عال وبحر اقليمي، بينما يطبق نظام المرور الحر على المضايق التي تصل بين جزءين من اعالي البحار.

٤ - الاتجاه الرابع: يطالب بتطبيق نظامين للملاحة عبر المضايق تبعاً لطبيعة الملاحة اعسكرية هي أم تجارية فيطبق نظام المرور البريء على النوع الاول من الملاحة بينما يطبق المرور الحر على النوع

الثاني من الملاحة .(١)

وسوف نلقي الضوء على مواقف وممارسات الدول المطلة على الخليج العربي ومضيق هرمز من قضية الملاحة ، وذلك ضمن المواضيع التالية :

المطلب الأول : موقف سلطنة عمان .

المطلب الثاني : موقف جمهورية ايران .

المطلب الثالث : موقف الدول الخليجية .

----

١ - حول ذلك راجع القواعد العامة للمضايق في مقدمة البحث.
- الحديثي ، ص - ٩
- حمود ص ٢٨٠ - ٢٨٣ .

المطلب الاول

موقف سلطنة عمان

تشرف سلطنة عمان على مضيق هرمز من الجهة الجنوبية . وكانت قد اعلنت في ١٧ تموز ١٩٧٢م عن مد مياهها الاقليمية إلى مسافة ١٢ ميلا" بحريا"، كما اعلنت ايران التي تشرف على الجهة الشمالية والشمالية الغربية من المضيق عن مد المياه الاقليمية الايرانية الى ١٢ ميلا" بحريا".وادى ذلك إلى تداخل المياه الاقليمية لكل من سلطنة عمان وايران ما بين خطي العرض ٣٠ حتى ٥٠ شمالا"، وخطي الطول ٣٠ حتى ٢٠ درجة شرقا" وبعد تحديد الجرف القاري بين سلطنة عمان وايران، فان الخطوط المالحة للملاحة الدولية تقع ضمن المياه الاقليمية العمانية شمال جزيرة سلامة وبناتها على اعتبار ان المياه اكثر عمقا" في تلك المنطقة.(١)

يعتبرمضيق هرمز من وجهة النظر العمانية مضيقا" دوليا" يستخدم للملاحة الدولية ويربط بين جزءين من البحار العالية او مناطق اقتصادية محصورة بين سلطنة عمان وايران، كما تعتبر عمان أن حق المرور العابر الوارد في منطوق نص المادة ٣٧ و ٢/٣٨ من اتفاقية الامم المتحدة لعام ١٩٨٢م منطبقا" على الملاحة الدولية في المضيق مع بعض التحفظات. (٢)

---

١ - انظر الوضع الجغرافي لمضيق هرمز ص ٩٨ - ١٠٥ من هذه الدراسة.
Ramazani - Ibid Pp 80 - 81.

٢ - انظر الخليج العربي ومضيق هرمز ترجمة حسين موسى ص ١٣٧.
- تحفظ الوفد العماني - وثيقة رقم : UN. Doc. A/CONF 62/121
"It is the understanding of the Government of the Sultanat of Oman that the application of the provision of articles 19, 25, 34, and 45 of the convention does not preclude a coastal state form taking such appropriate measures as are necessary to protect its intrest of peace and security."

- الطائي: ص ١٠٣ وما بعدها.
- المرسوم السلطاني، رقم ٨١/١٥ في ١٠ شباط ١٩٨١.
الجريدة الرسمية رقم ٢١١/ ٥ شباط ١٩٨١.

ومن الاسباب التي تؤدي الى اثارة الجدل بين الدول المطلة على الخليج حول الملاحة في مضيق هرمز هو عدم وجود اتفاقية فيما بينها لتنظيم الجوانب المتعلقة بها، على غرار ما تم بالنسبة للمضايق التركية مثلاً، والتي تم تنظيمها في اتافقية مونتريه، كذلك اتفاقية تنظيم الملاحة عبر مضيق جبل طارق، مع الاخذ بعين الاعتبار ان النظام الذي كان مطبقاً في الفترة السابقة على الملاحة في مضيق هرمز هو نظام المرور البريء.

وللتعرف على وجهة النظر العمانية الرسمية حول الملاحة الدولية في مضيق هرمز فان ذلك يتجلى في المناقشات التي دارت في المؤتمر الثالث المنعقد بكركاس ١٩٧٤م،عند بحث المسالة المتعلقة بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية في تصريح رئيس الوفد العماني علي الجمالي ." ان المسالة الاساسية من وجهة نظر السلطنة هي حماية المصالح المشروعة للدول الساحلية، وتشجيع التجارة الدولية لذا ينبغي عدم اخضاع الملاحة في المضايق لنظام خاص بها اذ هي تعد جزءاً من المياه الاقليمية وما يطبق على المياه الاقليمية يطبق عليها. لذا يجب ان ينظر اليها بهذا المنظار. كما يتعين التزام جميع الدول بالانظمة والتعليمات التي تشرعها الدول المشاطئة للمضيق والعمل بمقتضاها". وتقدمت سلطنة عمان بمشروع لاحدى المواد المتعلقة بالملاحة عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية الواقعة ضمن البحر الاقليمي على اساس التعامل كوحدة واحدة. (١)

كما يمكن التعرف على ذلك من خلال تصريح لاحد المسؤولين العمانيين عندما ذكر :

----

١ - UN. Doc. A/CONF. 62/SR 36. 15 July 1974 PP 12 - 13

- ارشيف وزارة الخارجية العمانية.

- الحديثي ا ص ١٣.

"الكل يعلم ان مضيق هرمز ممر دولي، حرية الملاحة فيه تكفلها القوانين الدولية ، وان أي مساس بحرية الملاحة في المضيق هو خرق واضح للاعراف والقوانين الدولية ، وان مسالة معالجة هذا الامر تقع على عاتق المجتمع الدولي ومؤسساته القانونية ". (١)

تستند وجهة النظر العمانية -التي تعتبر مياه مضيق هرمز اقليمية - الى اعتبارات تتعلق بالامن وسلامة الملاحة ، ومنع التلوث. وفي ضوء ذلك طالبت السلطنة تطبيق نظام المرور البريء على الملاحة الدولية في المضيق، او نظام المرور العابر كما ورد في اتفاقية الامم المتحدة لعام ١٩٨٢ مع التحفظات التي ابدتها بهذا الخصوص، الامر الذي يخولها ممارسة حقوقها السيادية على تلك المياه لضمان عدم تعرض مصالحها الحيوية للخطر. ويمكن التعرف على ذلك من خلال تصريح وزير الخارجية العمانية السابق "قيس بن عبد المنعم الزواوي :

"ان موقف السلطنة من الملاحة في المضيق ينطلق من حرصها على ضمان استمرارية الملاحة بشكل طبيعي، وباعتبار ان المضيق يقع ضمن المياه الاقليمية العمانية فان المحافظة على سلامة الملاحة يعتبر جزءاً من الحفاظ على السيادة الوطنية ، وان السلطنة ترحب بمشاركة كل دول المنطقة في ضمان الامن والاستقرار في منطقة مضيق هرمز وامن الخليج". (٢)

---

١ - انظر : مجلة جند عمان (وزارة الدفاع العمانية عدد (١٤٠) خاص، تشرين الثاني ١٩٨٦م) ص٢٢ - ٢٣.
Ramazani Ibid pp. 85.

٢ - مضيق هرمز ترجمة حسين موسى ١٤٢ - ١٤٣.
- لميياء الكاظمي : المشروع العماني لامن الخليج العربي في الدوريات العربية (منشورات مركز الدراسات بجامعة البصرة ، ١٩٨٠) سلسلة ٣١، ص١٥٥.
وسارجع اليه باسم الكاظمي .

Amin., Ibid pp. 55 - 57.

وتجدر الاشارة بان السلطنة قد اعلنت عن نيتها نقل مسارات الملاحة الدولية، ونظم فصل الحركة في المضيق الى مواقع اكثر امنا. وقد حدد تاريخ ١٧ ايار ١٩٧٥م لبدء تطبيق نظم الملاحة الجديدة، وذلك بعد التشاور مع المنظمة الاستشارية الدولية البحرية (امكو).

وقد بررت حكومة سلطنة عمان نقل خطوط الملاحة عبر مضيق هرمز بما يلي:-

١ - تحسين سلامة المرور في مضيق هرمز بتحديد الخطوط الجديدة ومنطقة الفصل بينها بشكل يضمن عدم وجود جزر معترضة. لتفادي الاخطار الجغرافية الاخرى عن الملاحة ولضمان اعماق كافية للمياه في الخطوط الجديدة، وابعاد اي احتمال لاصطدام السفن بقاع البحر.

٢ - تحسين وتوسيع مجال الصيد في منطقة مسندم لغايات تطوير صناعة الاسماك في السلطنة، حيث ان وجود خطوط الملاحة ومنطقة الفصل بينهما في مواقعها الحالية بالمضيق يحول دون امكانية ممارسة عمليات الصيد في جزء كبير من المياه الداخلية العمانية.

٣ - ادراكا من سلطنة عمان لاخطار التلوث الناجمة عن الحوادث البحرية التي قد تتعرض لها البواخر والآثار الضارة التي تنشا عن مثل هذه الحوادث عند وقوعها في الممرات الضيقة المزدحمة بسير السفن كما هو الحال في مضيق هرمز، ترغب في ايجاد مسافة معقولة بين خطوط الملاحة والشريط الساحلي العماني ليتسنى اتخاذ خطوات تصحيحية فورية حيال اي تلوث بحري قد يقع.(١)

---

(١) انظر، حمود ، ص ٢٩١.
- العيطي ، ص ٥ - ٦.
- الصالحي، ص ١٢ - ١٣.

وترتب على الاجراء العماني سالف الذكر ان تم تحديد ممرين رئيسين للملاحة ، ممر للدخول بعرض ميلين بحريين وآخر للخروج بعرض ميلين بحريين ويفصل بينهما شريط بمسافة ميلين بحرين. وتقع هذه الخطوط شمال جزر سلامة وبناتها عند النقاط ٣١ °٢٦ شمالاً ٣٤ °٥٦ شرقاً ضمن الجرف القاري العماني. بحيث تكون الممرات الجديدة اوسع واكثر عمقاً من الممرات القديمة وبعمق ٥٠ قامة/٣٠٠ متر وذلك من اجل تأمين سلامة الملاحة وابعادها عن شبه جزيرة مسندم الصخرية (١).

١ - <u>الوضع القانوني لتحديد نظم فصل الحركة من قبل السلطنة</u> :-

ان تحديد طرق الملاحة البحرية من الامور الهامة لتوفير الامن والحرية للملاحة الدولية . فالتدخل من اجل تنظيم ذلك امر ضروري لتجنب التصادم البحري او الصخور البحرية ، او الممرات الضحلة ، وقد تبنت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨مثل هذا التنظيم واقرت الدول في اصدار القوانين والأنظمة من اجل تنظيم المسارات البحرية والتزمت الدول ، والسفن الأجنبية ، بوجوب مراعاتها . وهذا ما نصت عليه المادة ١٧ من اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة .(٢)

---

١ - وقعت اتفاقية الدورية المشتركة في ١٧ اذار ١٩٧٤. كما حددت سلطنة عمان وايران الجرف القاري بينهما في ٢٥ تموز ١٩٧٤.

- حمود، ص ٢٩١ .
- المعيضي، ٥ - ٦ .
- حول الموقع الاستراتيجي لعمان والملاحة في مضيق هرمز انظر : فاليري يورك (باحث في المعهد الملكي للشؤون الدولية) : آفاق الخليج في الثمانينات (منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة . بغداد ١٩٨٢م) . ص ٢٦ .

٢ - انظر : نص المادة ١٧ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ .

- حسين ، ص ٦٩ - ٧٣ .

وفي هذا السياق فقد اعادت المواد ٢٢، ٤١، من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التأكيد على حق الدول المشاطئة في تعيين الممرات البحرية وفيما يتعلق بموضوع التلوث البحري فقد كان الموقف العماني مستنداً ومنسجماً واحكام القانون الدولي واتفاقية البحر الاقليمي لعام ١٩٥٨ ومنسجماً ونصوص اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.(١)

---

١ - نص المادة ٢٢ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الاقليمي:-

١ - للدولة الساحلية، كلما اقتضى ذلك سلامة الملاحة، ان تفرض على السفن الاجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الاقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها او تقررها لتنظيم مرور السفن.

٢ - ويجوز، بصفة خاصة، ان يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية او غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة او المؤذية ان تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.

٣ - تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار، عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة، ما يلي:-

أ - توصيات المنظمة الدولية المختصة.
ب - واي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية
جـ- وما لسفن وقنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.
د - وكثافة حركة المرور.

٤ - تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب. -

---

نص المادة ٤١ من الاتفاقية ذاتها .

الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور

في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

١ - للدول المشاطئة للمضائق، طبقاً لهذا الجزء، ان تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وان تقرر نظماً لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن.

٢ - ولهذه الدول ان تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد ان تعلن حسب الاصول قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية اخرى ونظاماً اخرى لتقسيم حركة المرور محل اي من الممرات البحرية او نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها او قررتها من قبل.

٣ - تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الانظمة الدولية المقبولة عموماً.

٤ - تحيل الدول المشاطئة للمضائق، قبل تعيين الممرات البحرية او استبدالها او تقرير نظم تقسيم حركة المرور او استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها. وليس للمنظمة ان تعتمد من الممرات البحرية او نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول المشاطئة للمضائق. ويجوز لهذه الدول بعد ذلك ان تعينها او تقررها او تستبدلها.

٥ - حين يتعلق الامر بمضيق تقترح فيه ممرات بحرية او نظم لتقسيم حركة المرور خلال مياه دولتين او اكثر من الدول المشاطئة لذلك المضيق، تتعاون الدول المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

٦ - تبين الدول المشاطئة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها او تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

٧ - تحترم السفن المارة مروراً عابراً ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقاً لهذه المادة.

المطلب الثاني

موقف ايران

شاركت ايران في كل من مؤتمري جنيف لعام ١٩٥٨ و ١٩٦٠ حول قانون البحار. وكان موقفها متسما* برفض المادة ٤/١٦ من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة حول نظام المرور البريء في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

وتجدر الاشارة الى ان ايران قد اعلنت في ١٢/ نيسان ١٩٥٩م مد مياهها الاقليمية الى مسافة ١٢ ميلا* بحريا*. ويمكن الاستدلال على الموقف الايراني من موضوع الملاحة في مضيق هرمز من المناقشات التي دارت في المؤتمر الثالث لقانون البحار والذي تجسد في وجهات النظر التي طرحها مندوبها عندما طالب بتطبيق "حق المرور البريء دون اعاقة ومتطلبات حرية المرور عبر الممرات الدولية ... ويمكن الوصول إلى حل مرض دون اغفال الطبيعة القانونية للمياه الاقليمية مع وضع قواعد تؤمن حرية المرور للسفن الاجنبية والاخذ بعين الاعتبار في الوقت نفسه قضايا امن سواحل الدول المشاطئة، وحماية البيئة البحرية، وتنظيم المرور عبر الممرات البحرية في المضايق.(٢)

ومن ناحية ثانية استطرد المندوب الايراني مبينا* وجهة نظر بلاده: "انه في ظل الخلاف القائم بين الدول المشاطئة والدول الاخرى حول معنى السيادة على المياه المتاخمة وحرية الملاحة

---

١ - انظر نص المادة ٤/١٦ من الاتفاقية.
Amin .. Ibid . pp. 56 - 58.

٢ - حمود، ص ١٩٧ - ١٩٨.
- الحديثي، ص ١٢.

Ramazani, Ibid P 83 - 85

الدولية ، فانه يجب تحديد هذين المبداين في ظل التعاون الدولي واقامة التوازن بين المصالح؛ وفيما يتعلق بموضوع الملاحة بالبحار شبه المغلقة اكد المندوب ان عقد اتفاقية ثنائية اقليمية بهذا الشان تكون اكثر ملاءمة ".(١) حيث طالبت ايران وضع نظامين للمرور عبر المضايق المؤدية الى بحار شبه مغلقة وتطبيق مبدا حرية المرور لسفن الدول الواقعة على بحر شبه مغلق المارة عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية التي تربط هذه البحار بالمحيطات نظراً لحيويتها واهميتها التجارية ، وباعتبارها وسيلة الاتصال وتطبيق مبدا المرور البريء على سفن الدول الاخرى المارة عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية بغرض الرسو في احد الموانيء . اي يطبق مبدا حرية الملاحة لسفن الدول الساحلية الواقعة على بحر شبه مغلق . ومبدا المرور البريء على السفن الاجنبية ونتيجة لما لقيه الراي الايراني من معارضة فقد عزز المندوب رايه بوضع ضوابط (وفق معايير موضوعية) عرضها في النقاط التالية :

١ - سيادة الدولة الساحلية على المياه الاقليمية .

٢ - المرور عبر المضايق ينبغي ان لا يؤثر على وضعية البحار الاقليمية عندما يكون المضيق ضمن البحر الاقليمي لدولة او اكثر .

٣ - الاخذ بعين الاعتبار الحاجة إلى حماية امن ومصالح الدول المضائقية .

ومن خلال بحث وجهة النظر الايرانية فيمكن تلخيصها في المواضيع التالية :

---

١ - البحارنة ، ص ٢١ .
- الحديثي ، ذ ا تـه .

أ - المطالبة بتطبيق نظام المرور الحر لسفن الدول الواقعة على بحار شبه مغلقة المارة عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية .

ب - تطبيق نظام المرور البريء للسفن العسكرية الاجنبية ، ونظام المرور العابر للسفن التجارية المارة عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية .

جـ- عقد اتفاقية اقليمية بين الدول المطلة على الخليج العربي من اجل تنظيم الملاحة في مضيق هرمز .

وقد وافقت ايران عند التوقيع على الاتفاقية على تطبيق نظام المرور العابر المنظم لسفن جميع الدول المارة عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية .(١)

المطلب الثالث

موقف دول الخليج

كما قد شرحنا موقف كل من عمان وايران في المطلبين السابقين ، فسوف نتطرق في هذا المطلب الى موقف بقية الدول المطلة على الخليج العربي، وهي : السعودية ، الكويت، قطر ، الامارات، البحرين ،

---

١ - ارشيف الخارجية العمانية .

UN. Doc. A/CONF 62/C 2/Sr 38, 15 August 1974 pp. 3 - 6.

Ramazeni, Ibid .

UN. Doc. A/Conf 60/121 — راجع وثيقة الامم المتحدة من نصوص التحفظ الايراني؛

"It is, ... the understanding of the Islamic Republic of Iran that...the right of transit passage through straits used for inter notional navigation (Part III, Section 2, Artical 38)... The Provisions of Article, 21 read in assoc.-19... and article 25"

والعراق. وتعتمد هذه الدول اعتماداً اساسياً على مضيق هرمز في تجارتها البحرية وتصدير النفط. وحيث ان لهذه الدول مصالح حيوية في المضيق فانها تدعو الى ضرورة ابقائه مفتوحاً امام الملاحة البحرية .

وكانت هذه الدول قد دعت في المؤتمر الثالث لقانون البحار الى تطبيق مبدأ المرور الحر عبر مضيق هرمز، كما انضمت إلى مجموعة الدول التي تطالب بوضع تعريف للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية .(١) ويمكن القول ان وجهات نظر هذه الدول تمثلت في المواقف التي اتخذتها كل من العراق والكويت. ونستخلص راي الكويت من خلال ما طرحه مندوبها الداعي إلى ضرورة الاعتراف بحق السفن التجارية التابعة للمجتمع الدولي في المرور الحر غير المعاق عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ولكن ليس للسفن والطائرات الحربية، كما اقترح المندوب الكويتي اضافة معيار "الاشعار المسبق" بالنسبة للنوع الاخير من السفن. وفي ١٥ تموز ١٩٧٤م طالب ايضاً بضمان حرية المرور عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية في كل الاوقات وتطبيق معايير اخرى على السفن الحربية لحماية سلامة وامن دول الساحل.(٢)

والملاحظ ان الموقف الكويتي يتماثل مع موقف المندوب الايراني إلى المؤتمر من حيث التمييز بين انواع السفن التجارية والعسكرية، الا ان هذا الموقف الكويتي كان قد انتهى إلى اعتماد

----

١ - طالبت هذه المجموعة بوضع تعريف للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية وهو "المضايق التي تربط بين اعالي البحار وتستخدم عادة للملاحة الدولية" باستثناء مضيق تيران.

٢ - Ramazani Ibid pp. 67-68
U. N. CONF. 62/SR. 36, 15 July 1974 PP. 2 - 12 To 13

والعراق. وتعتمد هذه الدول اعتماداً* اساسياً* على مضيق هرمز في تجارتها البحرية وتصدير النفط. وحيث ان لهذه الدول مصالح حيوية في المضيق فانها تدعو الى ضرورة ابقائه مفتوحاً* امام الملاحة البحرية.

وكانت هذه الدول قد دعت في المؤتمر الثالث لقانون البحار الى تطبيق مبدأ المرور الحر عبر مضيق هرمز، كما انضمت إلى مجموعة الدول التي تطالب بوضع تعريف للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية. (١) ويمكن القول ان وجهات نظر هذه الدول تمثلت في المواقف التي اتخذتها كل من العراق والكويت. ونستخلص راي الكويت من خلال ما طرحه مندوبها الداعي إلى ضرورة الاعتراف بحق السفن التجارية التابعة للمجتمع الدولي في المرور الحر غير المعاق عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ولكن ليس للسفن والطائرات الحربية، كما اقترح المندوب الكويتي اضافة معيار "الاشعار المسبق" بالنسبة للنوع الاخير من السفن. وفي ١٥ تموز ١٩٧٤م طالب ايضاً* بضمان حرية المرور عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية في كل الاوقات وتطبيق معايير اخرى على السفن الحربية لحماية سلامة وامن دول الساحل. (٢)

والملاحظ ان الموقف الكويتي يتماثل مع موقف المندوب الايراني إلى المؤتمر من حيث التمييز بين انواع السفن التجارية والعسكرية، الا ان هذا الموقف الكويتي كان قد انتهى إلى اعتماد

---

١ - طالبت هذه المجموعة بوضع تعريف للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية وهو "المضايق التي تربط بين اعالي البحار وتستخدم عادة للملاحة الدولية" باستثناء مضيق تيران.

٢ - Ramazani Ibid pp. 87-88
U.N. CONF. 62/SR. 36, 15 July 1974 PP. 2 - 12 To 13

نظام المرور العابر دون تمييز بين السفن.(١)

اما بالنسبة للعراق فيعتبر موقفه اكثر وضوحا' من موقف الكويت. وهذا ما يستدل عليه من تصريح رئيس الوفد العراقي بهذا الخصوص الذي جاء فيه : "ان العراق يقع على بحر شبه مغلق وضيق هو الخليج العربي، وان منفذه الوحيد الى المياه الدولية لا يتم الا عبر مضيق هرمز. لذا فان حرية الملاحة في الخليج العربي بصفة عامة وحرية الملاحة عبر مضيق هرمز بصفة خاصة يعد امرا' حيويا'" وعليه فان موقف العراق يتركز على تقرير نظام المرور الحر عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية منها مضيق هرمز. وهذا هو ايضا' موقف بقية دول الخليج العربية الاخرى.(٢)

---

١ - الحديثي، ص ١٤.

- Ramazani ,Ibid pp. 86-88.

٢ - انظر تحفظ العراق على الاتفاقية : UN. Doc. A/conf. 60/121

"The present signature in no way signifies recognition of Israel and implies no relationship with it"........... , Iraq interprets the provisions applying to all types of straits set forth in part III of the convention as applying also to navigation between islands situated near those straits."

- عامر، ص ١٥٣.

- حول الملاحة في الخليج العربي ووصف الرحالة العرب انظر ، علي بن الحسين في كتابه (مروج الذهب ومعادن الجوهر)، والرحالة ابو اسحق ابراهيم بن محمد الاصطخري (الكرخي) في كتابه (المسالك والممالك)، والرحالة ابو القاسم بن حوقل النصيبي في كتابه (صورة الارض)، والرحالة ابو عبد الله محمد بن احمد بن ابي بكر البناء الشامي (المقدسي) في كتابه (احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم).

- انظر منشورات (مركز دراسات الخليج - جامعة البصرة سلسلة ٧٦، ١٩٨٥)، دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية. د. عبد الجبار ناجي و د. محمد كريم ابراهيم ، ص ٧ - ٥٥.

- نص المذكرة العراقية الى لجنة الخبراء العرب ، بتاريخ ٧٣/٦/٢٧ نقلا' عن د. جابر ابراهيم الراوي =

الخلاصة

من خلال دراستنا لمواقف الدول المطلة على المضيق والدول المطلة على الخليج العربي نجد ان سلطنة عمان قد تبنت مبدا حق المرور البريء للملاحة عبر مضيق هرمز، فيما تبنت ايران مبدا حق المرور العابر المنظم .وقد ابدى البلدان تحفظهما على الاتفاقية عند التوقيع عليها الا ان عمان قد تبنت مؤخراً مبدا المرور

- " في ضوء ما تم عرضه يمكن بحسب بيان موقف العراق من موضوع الملاحة في مضيق هرمز ذلك ان المضيق المذكور. كما هو معلوم - يقع بين سواحل الاقليم العماني والاقليم الايراني، ويبلغ عرضه في اوسع نقطة منه ما يقرب من ثلاثة وعشرين ميلاً ، وقد يقل في مواقع اخرى من عشرين ميلاً ، وهو يخضع بالطبع لحكم الممرات الدولية لكونه يربط بين بحرين عاليين هما الخليج العربي من ناحية والبحر العربي والمحيط الهندي من ناحية اخرى.

ولما كانت سعة المضيق على النحو المتقدم لا تثور معها اية تعقيدات في خصوص الملاحة فيه لولا الميل المتصل الذي اظهرته الاسرة الدولية ، بمبدا امتداد المياه الاقليمية اثني عشر ميلاً ، الامر الذي سيجعل المضيق في حالة اقرار المبدا خاضعاً لسيادة عمان وايران الاقليمية ، وهو بذلك يعود خاضعاً عملاً لاشراف ايران الفعال بسبب ما تتمتع به من قوة عسكرية وامكانات تتجاوز القدرات المتواضعة لعمان، وما من شك ان ذلك سيشكل ويمثل خطراً حالاً يتهدد مصالح الدول العربية في الخليج كما يتهدد مصالح العراق، مثل هذا الخطر يظل قائماً حتى في حالة الالتفات عن الاخذ بمبدا امتداد المياه الاقليمية لمسافة اثني عشر ميلاً . ذلك ان الاحتلال الايراني للجزر العربية الثلاث وبصرف النظر عن طبيعته واثاره القانونية ، سيهيء لايران لان تدعي لمياهها الاقليمية امتداداً او في تدرك بمقتضاه تلك المياه في عنق الخليج .وليس ذلك الا تطبيقاً للمعيار الذي تحتسب بمقتضاه تلك المياه الاقليمية للجزء الذي هو ذات المعيار المعمول عليه في حالة السواحل العادية . فاذا ما اخذ في الاعتبار حقيقة ان ايران ما زالت تواصل العمل لتحقيق اطماعها في الخليج العربي، وان ما تتوق اليه في هذا الصدد سيخضع لانظمة البحار، واذا ما روعي ان مضيق هرمز بكل اوصافه المتقدمة ، يمثل المسلك الذي تزوره ناقلات البترول، كما انه يمثل المنفذ الوحيد الى اعالي البحار بالنسبة للعراق ولدول عربية اخرى في الخليج ، وضحت تماماً اهمية وجدية التمسك بمبدا حرية المرور في المضايق الدولية تأميناً لحرية الملاحة في المضيق المذكور، ودفعاً للاحتمالات المتقدمة على ان العراق يحس برغم كل ما تقدم بان موقفاً عربياً موحداً ازاء مسالة الملاحة في المضايق الدولية يبدو كانه امر لا غنى عنه ، ومن حيث ان العراق يجد ان الوضع المتقدم الذي يفرض عليه ايثار مبدا حرية الملاحة ، قد يتعارض اذا ما اخذ به على اطلاقه مع المصالحة الحيوية لبعض الدول العربية في مضيق تيران فانه يجد ضرورياً ان يعرض بعض الحلول لضمان المصلحة العربية العليا في تحقيق مصالح جميع الاطراف.

فيما تبنت الدول الخليجية الاخرى مبدأ المرور الحر عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، ومنها مضيق هرمز.

ومن خلال دورات المؤتمر توصل المجتمعون الى حل وسط بين النظامين هو نظام المرور العابر ونعتقد بان هذا هو الحل الامثل بين الاتجاهين ونأمل ان يدخل حيز التنفيذ بعد مصادقة العدد المطلوب من الدول على الاتفاقية لبدأ سريان مفعولها.
وكما اسلفت، فإن الاتفاقية تعتبر مضيق هرمز مضيقاً دولياً يربط بين بحر عال هو الخليج العربي (بحر شبه مغلق) ببحر عال هو خليج عمان والمحيط الهندي، وبالتالي ينطبق عليه نصوص المواد ٣٧ و٣٨ من الاتفاقية. كما يعتبر مستخدماً للملاحة الدولية (١).
والمرور العابر كما سبق الاشارة اليه هو المرور المتواصل السريع لسفن وطائرات الدول كافة مع مراعاة الالتزام بالقيود المفروضة في الاتفاقية وقواعد الملاحة الدولية الأخرى.

ان تطبيق نص المادة ٣٧ من الاتفاقية لا يغير من الطبيعة القانونية للمياه التي يتكون منها المضيق وقد نصت المادة ٣٤ من الاتفاقية على ذلك. وتخضع للتقسيمات القانونية للبحار وعليه؛ فإن

---

١ - نص المادة ٣٧ المرور العابر. "ينطبق هذا الفرع على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة.
- نص المادة ٣٤ النظام القانوني للمياه التي تشكل مضايق مستخدمة للملاحة الدولية:
"لا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقررة في هذا الجزء في نواح اخرى. النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضايق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها او ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن ارضه".
٢ - تمارس الدول المشاطئة للمضايق سيادتها وولايتها رهناً بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الاخرى.

سلطنة عمان وايران تتمتعان بممارسة حق السيادة على مياه مضيق هرمز وفقاً للشروط المقررة في اتفاقية عام ١٩٨٢ ومبادئ، القانون الدولي والاتفاقيات الثنائية .

الفصل الثاني

مضيق هرمز وأمن الخليج

اتخذ موضوع امن الخليج ومضيق هرمز اهمية خاصة ارتبط بالصراع الدولي مما جعل الخليج والمضيق ركيزة في التوازن العالمي. وسيكون بحثنا لمفهوم وواقع الأمن في المنطقة من خلال منظور دول الخليج لهذا الموضوع. ولا سيما مع ازدياد القلق في المنطقة نتيجة لنشوب حرب رمضان ١٩٧٣، وفي ضوء التهديدات المتزايدة التي عرضت امن المنطقة للخطر الامر الذي ترتب عليه تحركات واسعة من قبل الدول المستوردة والمصدرة ودول المنطقة خوفا من توقف الملاحة في مضيق هرمز...

وسوف نتناول دراسة هذا الفصل في مبحثين هما:

المبحث الأول: صور التهديد لأمن الخليج.

المطلب الأول: اغلاق المضيق.

المطلب الثاني: زرع الالغام البحرية.

المبحث الثاني: مشاريع الامن في الخليج.

المطلب الأول: الجهود العمانية.

المطلب الثاني: الجهود السعودية.

المطلب الثالث: الجهود العراقية.

المبحث الأول

صور التهديد لأمن الخليج

تتابعت التطورات في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز قبل الحرب العراقية الايرانية ومما زاد في تعقيد الموقف نشوب تلك الحرب المدمرة في الخليج نتيجة لاحقاد الماضي. فتعرضت الملاحة في المضيق للمخاطر. ومن صورها تلغيم الخليج العربي، ومضيق هرمز، او العمل على اغلاقه، وحرب الناقلات البحرية، وتفتيش السفن التجارية، ونصب الصواريخ الصينية على الجانب الايراني من المضيق. وحرب المنشآت النفطية في الكويت وابو ظبي.

هذه المخاطر التي تزامنت معا" او تعاقبت جعلت من الصعوبة الملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز الشريان التاجي للعالم الغربي، والولايات المتحدة، واليابان، حيث شكل مضيق هرمز والخليج العربي ثقلا مهما للوطن العربي الكبير ضمن اربعة مراكز اهتمام عالمية.(١) وقد شغل العالم اجمعه بتلك التهديدات التي واجهت اغلاق المضيق، او اعاقة الملاحة فيه، وما يمكن ان يسببه من عواقب. ولعله من المفيد ان نعطي توضيح لمدلول كلمة الأمن التي تعني :

"تأمين كيان او مجموعة، من اخطار تتهددها داخليا" او خارجيا"، وتأمين مصالحها وتهيئة الظروف المناسبة لتحقيق الأهداف والغايات. فكلمة امن بالمفهوم الشامل تعني :"قضية سياسية، اقتصادية، اجتماعية، جغرافية وعسكرية".

---

١ - حمود، ص ٢٩٠ - ٢٩٢.
- Ramazani, Ibid p. 62.
- حول اهمية الخليج، ومضيق هرمز انظر : البحارنة ص٣١ وما بعدها.
- حول تصورات الدول العظمى لأمن الخليج ومضيق هرمز انظر خالد محمد القاسمي، ص ٧٩.

المطلب الأول

اغلاق المضيق

شهد الخليج العربي اكبر حشد للسفن الحربية الاجنبية في المنطقة بعد عدة احداث منها : احداث ايران، والغزو السوفييتي لافغانستان، وازمة الرهائن الامريكيين في طهران وتركز اخيراً اثناء حرب الخليج، كل هذه الاحداث جعلت لمضيق هرمز اهمية كبرى من الناحية الاستراتيجية.

وساد الاعتقاد لدى الكثير من المهتمين بالملاحة في مضيق هرمز بامكانية اغلاق المضيق خلال الجزء الصالح للملاحة البحرية. وكما ذكرنا حول الملاحة في المضيق، فإن هذا الجزء يقع بين الساحل الجنوبي الغربي التابع لايران والشواطيء العمانية عند شبه جزيرة مسندم في جزيرة سلامة وبناتها(١)ضمن البحر الاقليمي لسلطنة عمان. ان عرض المياه الصالحة للملاحة الدولية في المضيق تصل إلى ستة اميال بحرية ونيف. وكان المتشائمون يرون احتمال قيام جهة غير معروفة بمحاولة لاغلاق المضيق امام الملاحة الدولية، مما يترتب عليه توقف الصادرات والواردات من المنطقة واليها.

ان النظر إلى هذا الاحتمال ضعيف جدا اذ ليس من السهل بمكان وضع كتلة كبيرة بذلك العرض الذي ذكرناه، والعمق في تلك الممرات(٢) وذلك لان الامر يتطلب توفر امكانيات واعمال شاقة ،وكفاءة متخصصة، ووقت كاف في ظل غياب الرقابة على المنطقة من قبل الدول

---

١ - انظر عبد الامير عبد الكريم (مجموعة بحوث) ص٩٧.
- قابل: اشار "إلى اعتبار جزر سلامة وبناتها وجزيرة الغنم بانها تابعة لايران. وتصحح المعلومة بان هذه الجزر عربية عمانية على مر التاريخ وقد اطلق العمانيون على المنطقة قبة سلامة وعرفت فيما بعد باسم مضيق هرمز. ص١٥٧.

- راجع الوضع التاريخي والجغرافي في بحثنا حول مزيد من التفاصيل.

٢ - انظر الوضع الجغرافي لمضيق هرمز في اهذا البحث.

المطلة على المضيق او السفن الحربية الاجنبية التي تجوب الخليج (١).

ويتمثل هذا التهديد ايضا في ضرب الناقلات العابرة من خلال السفن الحربية باطلاق الصواريخ، او مهاجمتها، او بالطائرات الحربية، وهذا الامر ازداد تعقيدا ابان الحرب العراقية الايرانية (التي عرفت بحرب الخليج). وسمي هذا التهديد بحرب الناقلات البحرية. فبعد ان كانت الحرب في حوض الخليج انتقلت إلى الجنوب في مضيق هرمز. فقد جعل الايرانيون جزيرة لاراك محطة تفريغ وتحميل (ميناء عائم) ووضع سفن شحن عملاقة اساسا لهذه المحطة. وازدادت المخاوف عندما قام العراقيون في يوم ١٢ آب ١٩٨٦م بضرب هذا الاسطول العائم عند مضيق هرمز. كذلك ضربهم لجزيرة سرى الايرانية. واعاد العراقيون الكرة على جزيرة لاراك في ٢٥ تشرين الثاني ١٩٨٦م. وفي ٢٨ كانون الثاني ١٩٨٧م، ازاء هذا العمل العراقي، ونتيجة عدم مقدرة ايران شحن النفط عبر موانئها، فقد اصبح الامر يشكل خطرا داهما على المنطقة بقيام البحرية الايرانية بالاعتداءات اليومية المتكررة على الناقلات والسفن التجارية المتوجهة الى دول الخليج العربية او المغادرة منها، وقيام المسؤولين الايرانين بالتصريح بانهم اذا لم يتمكنوا من تصدير نفطهم فانهم لن يتوانوا عن منع الملاحة عبر مضيق هرمز. هذه التهديدات قد رفعت من درجة الحرارة في المنطقة مع امكانية اغلاق الممر المائي الدولي شريان العالم. بقيام ايران بنصب الصواريخ الصينية من نوع (سلك وورم) على الجانب الايراني من

---

١ - فاضل ص ١٥٨.
- مهنا ، ص ٢٢٦.
- انظر الكيلاني ، ص ١٣ - ١٩٨٨.

المضيق(١). والقيام بضرب السفن وناقلات النفط المبحرة من الخليج العربي واليه؛ وتفتيش السفن التجارية واحتجاز بعضها؛ كما وجهت الضربات الصاروخية الى ناقلات النفط والسفن الاخرى؛ ومصادرة شحنات بعض السفن. حيث قامت ايران بشن الهجمات المباشرة على السفن التجارية التابعة لدول مجلس التعاون، ولغيرها من الدول،ونذكر هنا على سبيل المثال، ضرب الناقلة السعودية "سفينة العرب" في نيسان ١٩٨٤م بواسطة مجموعة من زوارق الحربية الإيرانية، وضرب السفن: "أم قصبة"، "والبحرة" و"ينبع" في آيار ١٩٨٤م، وضرب الناقلة الكويتية "كاظمة" بواسطة صاروخ إيراني في ١٠حزيران١٩٨٤م، وضرب السفينة "بيرج كينغ"، والسفينة "ستاليوس" في آذار١٩٨٦م،والهجوم الإيراني على الناقلات التي تحمل العلم الامريكي داخل المياه الإقليمية الكويتية بميناء الاحمدي، ومهاجمة الجزيرة الصناعية الكويتية العائمة لتحميل النفط عند ميناء الاحمدي، والهجوم الذي شنه الحرس الثوري الإيراني على السفينة البريطانية "جنتل بريز" في أواخر أيلول ١٩٨٧م. (٢)

---

١ - محمد علي قاسم. حشد عسكري دولي في الخليج يبطل فاعلية التهديدات الايرانية .مجلة المجلة؛(العدد (٣٩٣) ١٩-١٩٨٧/٨/٢٥) ص٢٠ - ٢١

محمد علي قاسم. ضعف المواني، بداية النهاية في حرب الخليج. مجلة المجلة؛ (عدد (٣٤٢) ٢٧ اغسطس - ٢ سبتمبر ١٩٨٦)
- نيقل؛ ص ٢٢ - ٢٤.

٢ - محاولة جديدة لقفل مضيق هرمز مجلة كل العرب؛ فرنسا . عدد - ٢١١، ١٠/٩/١٩٨٦. (ارشيف الخارجية العمانية).

- محمد علي قاسم. رؤية عسكرية إلى تطورات حرب الخليج - فشلت الاستراتيجية الهجومية الايرانية والخيار الان بين الحل والانفجار الشامل. مجلة المجلة؛ (العدد (٤٠٥) ١١ -١٩٨٧/١١/١٧) ص ١٩ - ٢١

- محمد علي صالح. تفاصيل التحرك الامريكي في الخليج. مجلة المجلة؛ (عدد (٣٨٧) ٨ - ١٩٨٧/٧/١٤) .ص ١٢ - ١٤.
- حول تسجيل ناقلات النفط الكويتية مجلة المجلة العدد السابق. تفاصيل عن نقل ملكية هذه السفن.
- نورا فاخوري. رفع العلم الامريكي على السفن الكويتية. مجلة المجلة؛ (عدد (٣٨٧) في ١٩٨٦/١١/١) ص ١٢ - ١٧، . والالغام البحرية في المياه الاقليمية الكويتية.

كل تلك الهجمات التي تعرضت لها السفن التجارية ، وناقلات النفط كانت في حوض الخليج، تمارس حق حرية الملاحة في اعالي البحار، ولم تكن تهدد امن الدول المتحاربة وسلامتها. وفي الوقت الذي تلازم فيه الصراع البحري في منطقة الخليج العربي التزمت دوله بقواعد الحياد المتعارف عليها بموجب قواعد القانون الدولي، محتفظة بعلاقات جيدة مع طرفي الحرب ونادت هذه الدول بوقف تلك الأعمال الحربية ، ومنها ما يمكن ان يشكل عائقا' امام الملاحة البحرية ، او يهددها.

ومن اجل بحث موضوع التهديد بإغراق الناقلات، والسفن ، والهجمات المتكررة عليها،لابد لنا من التطرق إلى مبداين متعارضين هما :-

- اهتمام الدول المتحاربة القائم على حماية الأمن الداخلي والخارجي، وتامين سلامة الخطوط الملاحية البحرية منها وإليها ، او في منعها ، او تعطيل استخدامها من قبل الغير. يقابل ذلك اهتمام الدول المحايدة في حق استخدام الخطوط الملاحية البحرية دون قيد مع المحافظة على الاستقلال. وحول هذين المبداين ينشا الصراع بين الدول المتحاربة ، والدول المحايدة .

في هذا السياق نرى من الضرورة بمكان إلقاء الضوء على قواعد القانون الدولي المتعلقة بالحرب البحرية ، وقواعد الحياد ، إذ إن الحرب البحرية تحكمها عدة قواعد منها .

- تصريح باريس في ١٨٥٦/٤/١٦.
- تصريح لندرة ١٩٠٩.
- معاهدة واشنطن ١٩٢٢/١١/٦.
- معاهدة لندرة ١٩٣٠/٤/٢٢.

وهاتان المعاهدتان نظمتا قواعد الاعتداء على السفن، وهي:

١ - ان يقتصر الاعتداء الخارجي على السفن الحربية لدولة العدو دون التجارية التي تحمل اشخاصا' غير مقاتلين.

٢ - لايجوز مهاجمة السفن التجارية إلا إذا رفضت اتباع الطريق الذي رسم لها في حالة الحجز.

٣ - لايجوز تدمير السفن التجارية إلا بعد ضمان سلامة من عليها.(١)

وحول موضوع الحياد فقد نظمته عدة اتفاقيات دولية منها اتفاقيتا لاهاي الخامسة، والثالثة عشرة. كما اقر عهد عصبة الامم فـي المواد ١٠ - ١٦ مايؤكد على ضرورة احترام وضمان سلامة اقاليم الدول الاخرى واستقلالها السياسي ضد اي اعتداء خارجي. وتتمثل هذه القواعد في حقوق وواجبات الدول التي يلتزم بها كل من المتحاربين والمحايدين.(٢)

كما ورد في ميثاق الامم المتحدة العديد من الالتزامات المفروضة على الدول التي يمكن استخلاصها في عدم الإخلال بالسلم والامن الدوليين،وفي القضاء نجد ان محكمة العدل الدولية - في قضية مضيق كورفو-اكدت على حق البانيا في إصدار الانظمة المتعلقة بمرور السفن الحربية للدول المحايدة؛ وان لالبانيا الحق الثابت في اتخاذ الإجراءات المناسبة فيما يتعلق بامن وسلامة اراضيها مع

---

١ - علي صادق ابو هيف،القانون الدولي العام، ط١١ (منشاة المعارف الإسكندرية/١٩٧٥) ص ٨٣٧ - ٨٤٣.

سارجع اليه باسم: ابو هيف.

- حول قواعد الحياد، انظر ا. د محسن الشيشكلي (جامعة الكويت ٨٨/٨٧، ص ٤ - ١٢. قضايا معاصرة في الحروب البحرية الدولية.

٢ - انظر نصوص اتفاقية لاهاي الخامسة الخاصة بحقوق وواجبات الدول المحايدة في الحرب البرية.

انظر نصوص اتفاقية لاهاي الثالثة عشرة حول حقوق وواجبات الدول المحايدة في الحرب البحرية.

التزامها بضمان تامين مرور السفن المحايدة . وفي ضوء هذا الحكم نجد ان المحكمة قد اعادت التاكيد على ضمان حق السفن التجارية للدول المحايدة في المرور البريء عبر المياه الإقليمية حتى في حالات الحروب والتوتر . (١)

وفي هذا الخصوص يشير الفقيه برول إلى ضمان حرية المرور للسفن التجارية في البحر الإقليمي ... والمضايق الدولية المتكونة كلياً او جزئياً من المياه الإقليمية للدول المشاطئة .

"لذلك فإن حق المرور البريء ثبت من خلال استخدام ، وموافقة ، ورضى الدول مهما كانت التسويغات. فهو حق من حقوق الارتفاق" . (٢)

اما بالنسبة لقواعد القانون الدولي التي دونت مؤخراً تمثلت في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ التي وضعت الضوابط للمرور عبر الممرات الملاحية الدولية ، والملاحة في المناطق البحرية . فنجد المادة ١٧ من الاتفاقية قد نصت على تمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء ، كما بينته المادة ١٩ ايضاً ، وذلك عندما لايكون ضاراً بسلم وامن ونظام الدولة الساحلية ، واعادت المادة ٤٤ من الاتفاقية التاكيد على المرور العابر لسفن جميع الدول ، كما تضمنت المواد (٨٧ - ٩٠) منها ضمان حرية الملاحة البحرية في اعالي

---

١ - انظر قضية مضيق كورفو وما توصلت إليه المحكمة في بحثنا لهذا الموضوع .
- حزما ص ١٤٥ - ١٨٧
- الخطيب ص ١٣٨ - ١٤٣
- الطائي ص ١٧٤ - ١٩٠

٢ - ابو هيف ص ٣٢٤ نقلاً عن : القيود الواردة على حق الملكية ، قد يحدث ان تتعلق بإقليم الدولة يعطي الحقوق لصالح دولة او دول معينة او لصالح جماعة الدول عموماً فيتبع تقييد الدولة صاحبة الإقليم عند ممارستها لإختصاصاتها . ويثبت الحق بالتغير بحكم الواقع ، وتواتر الاستعمال على مر الزمن ، او بمقتضى اتفاق عام تكون الدولة طرفاً فيه وتشمل هذه الاعباء حق المرور عبر الإقليم ... الخ .
- Ibid., p.162.

البحار التي يجب ان تكون مفتوحة لجميع الدول مع مراعاة الشروط التي بينتها المواد، وقواعد القانون الدولي، والاتفاقية (١).

من خلال ما اشرنا إليه من قواعد قانونية دولية ، وفي إطار محاولتنا تطبيق تلك القواعد القانونية على وقائع مهاجمة السفن التجارية ، والاضرار التي لحقت بها، نجد ان لدول مجلس التعاون الخليجي - التي اعلنت حيادها من الحرب العراقية الإيرانية والتزمت بكافة القواعد القانونية الدولية - من الحقوق الثابتة التي منحتها تلك القواعد ان تمارس حرية الملاحة بواسطة سفنها التجارية والحربية في قطاعات البحر المختلفة ، والممرات الدولية . ويترتب على ذلك ان اي اعتداء او مساس بالسفن التابعة لهذه الدول، او غيرها من الدول المحايدة (٢) طالما انها التزمت بقواعد الحياد يشكل خرقاً للالتزامات الملقاة على عاتق الاطراف المتحاربة المتمثلة بضرورة عدم المساس بهذه السفن طالما انها تمارس حرية الملاحة في اعالي البحار او المرور عبر المياه الإقليمية بموجب قواعد القانون الدولي التي منحته الاتفاقيات التي ذكرناها. والاعتداء عليها امر اقل ما يمكن ان يقال فيه انه غير مسؤول ولا يقره المجتمع الدولي. ثم هو إخلال بقواعد الحرب علماً ان اتفاقية لاهاي الرابعة لسنة ١٩٠٧ في المادة (٢٥) قد ميزت بين الأهداف العسكرية ، والمدنية (٣)، واجازت ضرب العسكرية منها ، وحرمت ضرب الأهداف المدنية . والسبب في ذلك كما ورد في

---

١ - انظر، نصوص المواد ١٧، ١٩، ٤٤، ٨٧، ٨٨، ٨٩، ٩٠.
من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

٢ - حول قواعد الحياد، من حقوق وواجبات الدول المتحاربة والمحايدة
- انظر، ابو هيف ص ٨٧٩ - ٩١٦

٣ - انظر اتفاقية لاهاي الرابعة لسنة ١٩٠٧
انظر، د. رشاد ص ١٨٦ - ١٩٤

صيغة "دين مارتن" ان شرور الحرب واثارها الضارة تنحصر في المتقاتلين فقط.

إن الحق الذي يضمنه القانون الدولي للمتحاربين ينحصر -كما هو معروف- في حق الزيارة والتفتيش للتاكد من مدى مراعاة الدول المحايدة لقواعد قانون الحياد الذي سبق الإشارة إليه في اتفاقيات لاهاي لعام ١٩٠٧.

وبتطبيق تلك القواعد، فإننا نرى ان إيران، ونتيجة لذلك، تتحمل المسؤولية الدولية عن الأضرار التي لحقت بالمحايدين، وتلتزم بدفع التعويضات عنها سنداً للقواعد العامة المستقرة في القانون الدولي العام، وفي ضوء السوابق الدولية وتطبيقاتها.

كما ان الاعتداء الإيراني على المياه الإقليمية الكويتية من خلال الهجمات الصاروخية التي شنتها إيران بواسطة مواريخ "سلك وورم، هـ ي -٢" على الجزيرة العائمة قرب ميناء الاحمدي، والاعتداء على السفن الكويتية التي تحمل العلم الامريكي داخل المياه الكويتية، يشكل إخلالاً بقواعد القانون الدولي التي يتوجب مراعاتها؛ ومن اهمها مبدا احترام وضمان سلامة اقاليم الدول الاخرى، واستقلالها السياسي، ومبدا عدم الإخلال بالسلم والامن الدوليين، وعدم الإلتزام بقواعد الحياد. كما ان الجمعية العامة للامم المتحدة قد اقرت العناصر الاساسية للسلام. في الامتناع عن اللجوء الى التهديد واستخدام القوة او والامتناع عن كل تهديد او عمل مباشر وغير مباشر يهدف الى المساس بحرية او استقلال او

وحدة اي دولة ... الخ(١).

ويبدو - إزاء هذا الوضع- ان مثل هذه الأعمال التي قامت بها إيران من ضرب، ومهاجمة للسفن التجارية لدول مجلس التعاون إنما كانت تتوخى من ورائها توسيع رقعة وذلك الحرب من خلال الإضرار بمصالح الدول المحايدة.

اخذ الصراع في الخليج العربي ومضيق هرمز تطورا دوليا ازاء تلك الاعمال المخالفة لقواعد القانون الدولي التي قامت بها ايران، فقد عمدت الدول العظمى والدول الاوروبية التي لهامصالح في المنطقة إلى ارسال سفنها الحربية والتنسيق المتكامل بينها. فقامت كل من بريطانيا وفرنسا وايطاليا وهولندا بحماية السفن التي تحمل اعلامها. ورفعت ناقلات النفط الكويتية العلم الامريكي. ودخلت الولايات المتحدة الامريكية بثوب جديد وبشرعية جديدة إلى المنطقة. وكانت الكويت من الدول التي طالبت ابعاد القوى الكبرى عن المنطقة وهي في هذه المرحلة مختارة تطلب الحماية الامريكية لسفنها وناقلات نفطها.

لقد اخذت حرب الناقلات او حرب السفن كما يسميها البعض مجرى جديداً وكادت ان تصل إلى الهاوية بعد دخول القوات البحرية الامريكية إلى المنطقة ووقوع التصادم بينها وبين ايران حيث اصبحت الولايات المتحدة طرفاً ثالثاً في الحرب هذه الصور كانت احدى صور التهديد على منطقة الخليج ومضيق هرمز شكلت تهديداً وعائقاً

---

١ - ابو هيف ذاته.
- رشاد ص ٢٦٩.
- قرار الجمعية العامة رقم (٢٩٠) العناصر الاساسية للسلام ١ كانون اول ١٩٤٩م. الفقرة الثانية والثالثة.
- كما اكدت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو.
(Between independent States, respect for territorial soveriegnty is an essential foundation of international relations).

امام الملاحة انتهت بوقف الحرب البحرية دون اغلاق المضيق.(١)

- السر سيد احمد. حرب نفطية على هامش حرب الخليج. مجلة المجلة؛ (عدد (٣٩٨) ٢٣ - ١٩٨٧/٩/٢٩) ص ١٧ - ١٨.

- نديم ناصر. ذاته ص ٢٠ حول خسائر حرب الناقلات حيث بلغت حتى عام ١٩٨٧ - ٣٤٠ سفينة ١١٥ خسارة تامة غرقت او بيعت خردة التعويضات التي دفعتها شركة لويدز للتامين بليون جنيه استرليني.

- نديم ناصر. شركات التامين البحري تمول العدوان الايراني. مجلة المجلة؛ (العدد (٣٩٨) ٢٣ - ١٩٨٧/٩/٢٩) ص ٢٠ - ٢٣. الانقسام البحرية مناعة مربحة على هامش حرب الناقلات. حول رسوم التامين وارتفاعها. المرجع ذاته.

المطلب الثاني

زرع الألغام البحرية

يطلق بعض خبراء الإستراتيجية الدولية على زرع الالغام البحرية في الخليج العربي، بانها الوسيلة الحقيقية لإغلاق مضيق هرمز او إعاقة الملاحة البحرية، وتهديد الأمن في المنطقة. ويطلق البعض الآخر عليها بانها اكثر احتمالاً وسرية. ويمتاز هذا السلاح بفعالية مدمرة، وسهولة وضعه، بالاضافة الى رخص قيمته، وصعوبة اكتشافه.(١)

لم يكن استخدام الالغام البحرية في منطقة الخليج العربي السابقة الاولى من نوعها في تاريخ الحروب، بل لجات الدول في مرات عديدة إلى استخدام هذا النوع من الاسلحة في حروبها، نذكر منها ماتم إبّان الحرب الروسية - اليابانية ١٩٠٤ - ١٩٠٥ من استخدام الالغام البحرية على نطاق واسع، إضافة إلى الإستخدامات التي لجات إليها الدول المتحاربة في كل من الحربين العالميتين الأولى والثانية في مطلع هذا القرن التي كشفت عن وجود انواع متقدمة من هذه الالغام البحرية بعد اجراء التطوير عليها.(٢)

ومن القضايا المعروفة التي تصدى لها القضاء الدولي قضية مضيق كورفو، والذي تمثل في قيام البانيا بزراعة مياهها الإقليمية في منطقة المضيق، وادى مرور السفن البريطانية العسكرية في هذا المضيق إلى إنفجار تلك الالغام في عدد من هذه السفن، والحقت اضرار في الممتلكات والاشخاص.

-----

١ - عبد العالم سهيل؛ (المكتبة الملكية للدراسات الدفاعية، لندن؛ ١٩٨٦) حرية مرور نفط الخليج ودور سلطنة عمان.

2 - Gerhared von Glahn. Ibid. P 111 - 112. الترجمة العربية.

كما قامت الولايات المتحدة الامريكية إبّان تدخلها في فيتنام بزرع الألغام البحرية في موانئ فيتنام الشمالية في ايار وكانون الاول ١٩٧٢م مسوغة ذلك العمل بحجج وتعليلات مختلفة. ومن احدث حالات زرع الالغام البحرية ماقامت به أيضا* الولايات المتحدة الامريكية من زرع الالغام البحرية في اربعة موانئ خاضعة لسيادة نيكاراجوا، خلال شهري شباط وآذار ١٩٨٤، التي الحقت الضرر بـ ١٢ سفينة.(١)

وخلال الفترة من ٩ إلى ٢٧ آب ١٩٨٤ تعرضت الملاحة في البحر الاحمر لعملية زرع لألغام بحرية لم يعرف مصدرها، ادى إلى وقوع سلسلة من الإنفجارات في مناطق البحر، الاحمر وقناة السويس الحقت اضرارا* بالعديد من السفن; اعقب هذه الأعمال تدخل القوات العسكرية للقوى العظمى(٢).

وفي اوائل الثمانينات، زعمت الولايات المتحدة الأمريكية وشركات التامين العالمية "لويدز" ان مجموعة ارهابية تنوي القيام بعملية زرع الألغام البحرية في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز وادت تلك التصريحات إلى خلق التوتر والبلبلة في الأوساط المحلية والعالمية، ونوعا* من عدم الإستقرار، وزيادة في تكاليف النقل والتامين البحريين عبر الخليج العربي ومضيق هرمز. ومع استمرار الحرب العراقية الإيرانية جرت عدة محاولات لزعزعة أمن وسلامة

---

١ - د. غسان الجندي، عندما تسعى امريكا إلى عصر البرتقالة الساندينية واخراج بذورها. (جريدة صوت الشعب عمان، ١٤/٣/١٩٨٥)، ص ٢١.

- Keith Highet: (The International lawyer fall 1987 voL 12 November 4) - Between a Rock and a hard place the United States, International Court and the Nicaragua case PP. 1083 - 1102.

٢ - العوفي، "مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية (عدد ٤٢ السنة ١١ نيسان ١٩٨٥)"، ص ١٨٣ - ٢٠٢.

الملاحة البحرية في المنطقة تمثلت آخرها في زرع الالغام البحرية، الأمر الذي أدى إلى إصابة العديد من السفن إصابات كبيرة من جراء اصطدامها بتلك الالغام، والحد من نسبة السفن المارة عبر مضيق هرمز.(١) ولم تعترف الأطراف المتنازعة في الخليج بمسؤولية زرع الالغام التي ظهرت امام شواطئ دول المنطقة. فالغرب وامريكا يتهمون إيران، فيما تتهم إيران الولايات المتحدة الأمريكية.

ومن خلال التصريحات التي اعلنتها بعض الدول حول الملاحة في مضيق هرمز نجد ان الولايات المتحدة الأمريكية من خلال تصريح لقائد القوات الأمريكية في الشرق الأوسط ترى "اذا اغلق مضيق هرمز فإن الولايات المتحدة الأمريكية سوف تتدخل عسكرياً لإعادة فتحه امام الملاحة الدولية"، كما صرح السفير الامريكي في البحرين: "لدينا مسؤوليات تامين خروج ناقلات النفط عبر مضيق هرمز لذلك اخترنا ان نضمن سلامة الناقلات الأمريكية او الناقلات التي ترفع العلم الامريكي وتعبر مضيق هرمز او تمر في المياه الدولية الخليجية .. وجهودنا تهدف إلى حماية حرية الملاحة الدولية"، وفي تصريح لمسؤول في الخارجية الأمريكية: "ان القوانين الدولية تعطي الولايات المتحدة الأمريكية حق الدفاع عن نفسها، وانها ترى ان الهجوم على قواتها في المياه الدولية ليس اكثر من قرصنة (٢). كما ظهر في تصريحات المسؤولين الإيرانيين مايشير إلى ذلك بانهم ينوون اغلاق المضيق

---

١ - معنا، ص ٢٢٧ ومابعدها. حول تصريح احمد زكي يماني والتصريحات الامريكية. وتصريح شركة لويدز.

- عبد الامير عبد الكريم، (مجموعة بحوث). عاصفة تهب على الخليج ص ١٢٢.

٢ - مجلة المجلة العدد. ٣٩٩، ١٩٨٧/٦/٣٠ ص ١٢ ومابعدها.

- هناك العديد من المبادئ التي أعلنتها الولايات المتحدة الأمريكية حول الخليج منها: مبدأ ترومان ١٩٤٨، مبدأ ايزنهاور. انظر: قفة ص ١٣١ وما بعدها

امام الملاحة الدولية "ان ايران سوف تغلق المضيق امام الملاحة الدولية وان اية جهة لها مصلحة بهذا الشان يمكن أن تقدم على ذلك واذا وجدت ايران نفسها عاجزة عن تصدير نفطها فستمنع اي دولة اخرى من استخدام المضيق.(١)

وقد زرعت الألغام البحرية في اماكن متفرقة من حوض الخليج بما في ذلك سواحل الكويت قامت بها القوات الإيرانية وظهرت هذه الالغام في خليج عمان عند مدخل مضيق هرمز على سواحل الفجيرة وهذه المنطقة تعتبر نقطة تجمع للناقلات، وسفن الشحن وفي سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة، وتضررت عدد من السفن نتيجة للانفجارات التي سببتها هذه الالغام نذكر منها: السفينة الأمريكية "تكساكو كاريبيان" المسجلة في بنما، وسفينة شحن سوفيتية، وناقلة النفط الكويتية العملاقة "الرقة" سميت بعد إعادة تسجيلها في الولايات المتحدة ورفع العلم الامريكي باسم "بريدجتون"، وذلك في ٢٤ تموز ١٩٨٧م، وبلغ عدد السفن التي اعطبتها الالغام البحرية حتى شهر ١٩٨٧/٨م خمس ناقلات كبيرة.(٢)

ومن خلال العمليات التي جرت في منطقة الخليج قام الإيرانيون بتنفيذ تهديداتهم بزرع الألغام البحرية بواسطة سفن الإنزال الإيرانية، فيما قامت القوات الامريكية بضرب احدى هذه السفن والإستيلاء على مجموعة من الالغام التي كان يبثها الإيرانيون في حوض الخليج، وقد استطاع الامريكيين في هذه الضربة اثبات مصداقيتهم

---

١ - مجلة المجلة عدد ٣٩٣.

٢ - مجلة المجلة عدد ٣٩٣ - ١٩ - ١٩٨٧/٨/٢٥ ص ١٩ محمد البياري علوان.
- ذاته، ص ٢١ محمد علي قاسم.

وفعاليتهم على ان زرع الالغام البحرية يتم من قبل ايران.

وفي إطار بحثنا لموضوع زرع الالغام البحرية لابد لنا من التذكير ببعض المبادئ المستقرة في السلوك الدولي إبان الحروب والنزاعات المسلحة التي يبرز في مقدمتها مبدا عدم تجاوز الهدف من الحرب (مبدا الضرورة)، ذلك ان الهدف من الحرب هو إلحاق الهزيمة بقوات العدو المسلحة عن طريق منعهم من الإستمرار في القتال، وذلك الهدف لايتحقق بتوجيه اعمال او وسائل القتال إلى غير المقاتلين، إضافة إلى ان تحقيق النصر يجب ان يتم بأقل تكاليف اقتصادية وبشرية ممكنة. بمعنى ان الضرورة تقضي توجيه اعمال القتال لإخضاع العدو وهزيمته. وان تقدر اعمال القتال بقدرها، ولاتزيد عن هذا القدر. وتحكم هذا المبدا مجموعة من القيود، نذكر من بينها:

١ - ان القوة المستخدمة ممكنة ومسيطر عليها من الشخص الذي يستخدمها بمعنى عدم فقد السيطرة عليها بعد استخدامها حتى لايترتب على ذلك خسائر زائدة عن الحاجة.

٢ - ان القوة المستخدمة تؤدي بطريقة مباشرة وسريعة إلى الإخضاع الكامل او الجزئي للعدو، وقد تضمن بروتوكول جنيف الاول لعام ١٩٧٧ والمكمل لإتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩م على حكم يعيد التاكيد على المبادئ والقيود السابقة ومما ورد في المادة (٣٥) حظر استخدام الاسلحة والقذائف والمواد ووسائل القتال التي من شانها احداث إصابات او آلام لا مسوغ لها، كما ورد في المادة (٥١) من ذات البروتوكول تحريم الهجمات العشوائية، او تجاوز ما ينتظر ان يسفر عنه ذلك الهجوم من ميزة عسكرية ملموسة ومباشرة.

ومـن ناحيـة الاسـلحة ، تحدد القواعد الدولية سلاحا* معينا* مشروعا* اذا مااستخدم في ظروف معينة ، بينما يعتبر ذات السلاح غـير مشروع في ظروف اخرى. ومن الاسلحة الشائعة الاستعمال قديما* وحديثا* فـي الحـروب الالغـام البحريـة وهي من الاسلحة الرخيصة والفتاكة في آثارها التدميرية وبشكل خاص على التجارة والسفن البحرية .

لابد من التذكير ان النظام القانوني لاستخدام الالغام البحرية كسلاح حربي لـم يتغـير بشكل اسـاسـي منـذ عـام ١٩٠٧م عندما وضع هـذا النظـام فـي اتفاقية لاهاي الثامنة ، وهي الوحيدة التي عالجت موضـوع الالغـام البحريـة وفـي ضوء الاتفاقية سالفة الذكر فالالغام البحرية كما كانت معروفة في ذلك الوقت هي: الالغام المغناطيسيـة ، والصوتية الغاطسة ، او التلامسية ، تعتبر سلاحا* مشروعا* . ولكن هذه المشـروعية تتحقـق اذا ماروعيت مجموعة من القيود والضوابط التـي الزمت الإتفاقية والأطراف المتحاربين الذين يستخدمون هذا النوع من الاسـلحة القتاليـة فـي حـربهم ضـد بعضهـم البعـض بالتمسك بهـا ، منهـا :-(١)

أ - مـايتعلق بالامـاكن التي تزرع هذه الالغام بهـا ، حيث قصرت على مناطق المياه الداخلية ، والإقليمية ، للطرفين المتحاربين؛ مع الإبـلاغ عـن ذلـك، وتحديد الممرات، والطرق الامنة التي تمكن السفن التجارية للمحايدين سلوكها واستخدامها لغايات المرور البري، في المياه الإقليمية للأطراف المتحاربة .

ب - ومـن بيـن هذه القيود ايضا* التحكم والسيطرة على هذه الالغام حتى لاتلحق ضررا* بتجارة المحايدين.

---

١ - الترجمة العربية . Gerhard Glahn - Ibid., P.112.

جـ- عدم زرع الألغام في المياه الإقليمية للدول المحايدة ؛ لأن مثل هذا العمل يعتبر خرقاً لسيادتها.(١)

د - وفيما يتعلق بمنطقة اعالي البحار فنرى بان هذه المنطقة كما استقر نظامها القانوني في الاتفاقيات الدولية، مثل: اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م.(٢) واتفاقية الامم المتحدة لعام ١٩٨٢م بمثابة ميراث مشترك للبشرية جمعاء حيث لاتدخل في ملكية اية دولة. هذا إضافة إلى الحريات المختلفة التي تحكم هذه المنطقة ؛ وهي: حرية الملاحة، والطيران، ومد الاسلاك والانابيب. وهذا ماجسدته المادة ٨٨ من اتفاقية ١٩٨٢م، التي اعتبرت بدورها هذه المنطقة مخصصة للاغراض السلمية، والمقصود ان لاتكون هذه المنطقة محلاً لتخزين الاسلحة او اجراء التجارب على الأسلحة ذات التدمير الشامل، او زرعها بالالغام التي تشكل خطراً أكيداً على طرق المواصلات البحرية الدولية، وإمكانية إلحاق الأذى والضرر بتجارة المحايدين، وهو امر يكاد يكون محققاً. إضافة إلى ذلك، فإن هنالك مناطق لايجوز إغلاقها حتى في حالات الحرب مثل الممرات، والمضايق الدولية، كمضيق هرمز مثلاً.(٣)

---

١ - انظر نصوص اتفاقيات لاهاي لعام ١٩٠٧م خصوصاً الثامنة منها.

- George B. David: The Elements of International Law - with an Account of its original Sources and Historical Development (New York and London: Haper Broters - Publishers). PP 518 - 626

- حول الوسائل المشروعة وغير المشروعة في الحرب البحرية انظر: د. ابوهيف. ٨٤٢ - ٨٤٥

٢ - فرضت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م على الدول الساحلية عدم إعاقة المرور البريء، في المياه الإقليمية كذلك الإعلان من المخاطر التي قد تشهد الملاحة التي تكون على علم بها. وخططت ضمان امن وسلامة الدولة المشاطئة.

- انظر المواد ١٤، ١٥ من الاتفاقية

٣ - حول مزيد من التفصيلات عن حقوق وواجبات الدول الساحلية والمشاطئية انظر: نصوص المواد ٣٤ - ٤٤ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م. وقد سبق ان شرحنا هذا الموضوع عند دراسة انظمة المرور.

وفي محاولتنا لتطبيق القواعد القانونية الدولية على وقائع استخدامات وزرع الألغام البحرية في الحرب العراقية الإيرانية، نلاحظ ان استخدام هذا النوع من الأسلحة القتالية قد تم على نطاق واسع حيث تم تبادل الاتهامات بين ايران والولايات المتحدة الامريكية والتي مفادها ان كل طرف يتهم الطرف الآخر بزراعة هذه الالغام. وفي احدى الوقائع فقد تم ضبط سفينة الإنزال الإيرانية من قبل القوات الامريكية وهي تزرع هذه الالغام في منطقة اعالي البحار بالخليج العربي. وكانت تحمل عدداً من هذه الالغام؛ والتي هي من نفس النوعية المستخدمة، والتي انفجر بعضها، والحق اضراراً كبيرة بعدد من السفن التجارية للدول المحايدة اثناء ممارستها لحرية الملاحة في منطقة اعالي البحار.

ونجد حيال هذه الواقعة التي تدل دلالات قاطعة على ان ايران كانت الطرف الذي قام بزرع هذه الالغام،كما أن المنطقة التي تم بها زراعة هذه الالغام هي منطقة يحظر فيها ممارسة النشاطات العسكرية. ولا يجوز ان تزرع بالالغام؛ فالنظام القانوني لهذه المنطقة، يحظر مثل هذه الاعمال بها، لان ذلك يتنافى مع النظام القانوني الذي يحكمها، ويشكل بنفس الوقت انتهاكاً لحريات اعالي البحار بالنسبة للدول المحايدة.

كما قامت إيران ايضاً بزرع المياه الإقليمية لدولة الكويت بالالغام ومثل هذا العمل يشكل انتهاكاً لسيادة دولة محايدة، ويتنافى والقيود التي اوجبت اتفاقية لاهاي الثامنة لعام ١٩٠٧م مراعاتها، والتي تلزم الأطراف المتحاربة بعدم زرع الالغام البحرية في المياه الإقليمية للدول المحايدة. وتجدر الاشارة إلى سابقة قيام

الولايات المتحدة الامريكية بزرع الالغام حول موانئ "نيكاراجوا" التي ادانها المجتمع الدولي ممثلاً في حكم محكمة العدل الدولية، وذلك باعتبار التصرف الامريكي خرقاً للالتزام الدولي المقرر في ميثاق الأمم المتحدة في المادة ٤/٢ المتضمن عدم استعمال القوة في العلاقات بين الدول، واحترام سيادة، واستقلال الدول الاخرى، وعدم التدخل في شؤونها الداخلية.(١)

وبتطبيق نفس القواعد على حوادث الاعتداء على المياه الإقليمية الكويتية بزرع الالغام فيها، فإن ايران تكون قد اخلت بقواعد القانون الدولي المتمثلة في ميثاق الامم المتحدة، واتفاقية لاهاي الثامنة. ويشكل عملها اعتداء مباشراً على السيادة الكويتية، وإخلالاً بقواعد الحياد الدولية التي اقرتها اتفاقيات لاهاي الخامسة والثالثة عشرة.

ومن ناحية اخرى، فقد تم اكتشاف عدد من هذه الالغام في المياه الإقليمية للدول الخليجية الأخرى المحايدة في هذه الحرب،

---

١ - انظر: نص المادة ٤/٢ من ميثاق الامم المتحدة.
- حول الإعتداء الامريكي على نيكاراجوا انظر:

- غسان الجندي: ذاته.

- مجلة المجلة (عدد ٣٩٠، تاريخ ٧/٢٩ - ١٩٨٧/٨/٤م) ص ١٦ تصريح ولي عهد الكويت من قيام البحرية الكويتية بالتعاون مع البحرية السعودية تمكنت من انتزاع الالغام من شواطيء الكويت والمياه الإقليمية.

- Keith Highet: Ibid PP. 1086 - 1092

حيث وجد عدد منها عند شواطئ دبي، وراس الخيمة، والبحرين.(١)

ثم قد تم اكتشاف عدد من الالغام عند مدخل مضيق هرمز في منطقة الفجيرة على خليج عمان وايضا" كانت المزاعم التي يمكن ترديدها بهذا الخصوص، فإننا نرى بان هذه الالغام - حتى في اسوا الافتراضات- لو تم زراعتها في منطقة المياه الإقليمية الإيرانية؛ فإن اتفاقية لاهاي الثامنة لسنة ١٩٠٧م قد فرضت قيدا" يوجب على الطرف المحارب مراعاته. ويتمثل هذا في ضرورة ان تبقى هذه الالغام البحرية التي تستخدم تحت سيطرة وتحكم الذي يزرعها، ولم تضف الإتفاقية سالفة الذكر اية مشروعية على استخدام الغام بحرية يتم فقدان السيطرة عليها بعد زراعتها، او وجود احتمالات انتقالها من المنطقة التي زرعت بها الى مناطق اخرى.(٢)

---

١ - اكدت محكمة العدل الدولية في قضية تلغيم شواطيء نيكاراجوا على مبدا عدم التدخل.

- "The duty of evey State to reapect the territorial sovereignty of others is to be considered for the appraisal to be made of the facts relating to the mining which occureed along Nicaragua's coasts".

ابو الوفاء (المجلة المصرية للقانون الدولي عدد (٤٢) ١٩٨٦م قضية الانشطة الحربية وشبه الحربية في نيكاراجوا وضدها ص ٣٧٢.

- حول قواعد الحرب والحياد وحقوق وواجبات الدول المحاربة والمحايدة انظر: ابو هيف ص ٨٧٩ - ٩١٦.

٢ - حول الالغام البحرية وقواعد استعمالاتها انظر: اتفاقية لاهاي الثامنة لعام ١٩٠٧، وقد اكدت محكمة العدل الدولية على شروط استعمال الالغام البحرية.

- "In peacetime for on State to lay mines in the inter - national or territorial Waters of another is an unalwful act; but in addition, if a State lays mines in any waters whatever in which the vessels of another States have rights of access or passage, and fails to give any warning or notification whatsoever in disregard of the security of peaceful shipping, it commits a breach of the principles of humanitarian law underlying the specific provisions of Convention No. VIII of 1907.

- نقلا" من ابو الوفاء، ص ٣٧١.

وهذا هو حال الالغام البحرية التي استخدمتها ايران حيث كانت من النوع الذي يتم فقد السيطرة عليه بعد زرعه ؛ اضافة الى ان الالغام كانت تنتقل من منطقة إلى اخرى بسبب سرعة تيارات المياه في الخليج نتيجة ظهور حالة المد والجزر، وذلك مثلما حدث بالفعل كما يتحمل من الوقائع الثابتة التي تحدثت عن تلك الفترة.(١)

ثم إن هذه الالغام التي زرعت من قبل ايران في مناطق مختلفة ، وفي اماكن تحظر زراعتها ، ادت الى تعطيل وعرقلة الملاحة الدولية ، وتعريض طرق المواصلات البحرية الدولية المهمة للخطر وكادت ان - تؤدي من الناحية الفعلية - الى إغلاق منطقة الخليج العربي بسبب كثرة الالغام التي انتشرت بشكل عشوائي في ممرات مضيق هرمز. ومثل هذا الوضع، فقد تنبهت له الأسرة الدولية منذ فترة طويلة ، ووضعت القواعد القانونية الناظمة لمثل هذه الممرات والمضايق وكان الاتفاق مجتمعا* فيما بينها على عدم جواز غلق، او تعطيل الملاحة في مثل هذه الممرات، حتى في حالات الحروب ذلك لان للمجتمع الدولي باكمله مصلحة حيوية في إبقاء هذه الممرات والمضايق مفتوحة امام الملاحة الدولية .

وهنالك شرط آخر ورد في اتفاقية لاهاي الثانية لسنة ١٩٠٧م المتمثل في واجب الدولة التي تستخدم هذه الالغام بأن تقوم بإبلاغ الدول الأخرى بذلك، مع تحديد الممرات البحرية التي تمكن السفن التجارية للدول المحايدة من استخدامها عند ممارستها لحق المرور.

---

١ - حول الخصائص الملاحية والهيدروغرافية لمضيق هرمز انظر: شرحنا للوضع الجغرافي للمضيق. ص ٩٨-١٠٥.

- حول التزامات الدول بالنسبة للالغام البحرية انظر: حكم محكمة العدل الدولية ، ابو الوفاء ص ٣٧١.

- "Certian general and well recoginzed principles namely, elementary considerations of humanity, even more exacting in peace than in war; the principle of the freedom of maritime communication; and every state's obligation not to allow knowingly its territory to be used for acts contrary to the rights of other states" (Corfu channel case. ICJ. 1949. P. 22).

البحري في تلك المياه الاقليمية . ونجد بخصوص هذا الشرط ان إيران لم تلتزم به ، ولم تقم بالإعلان او إبلاغ الدول المحايدة . لا بل على العكس من ذلك فقد استمرت بزراعة هذه الالغام ، وكانت تتهم الولايات المتحدة الامريكية بالقيام بمثل هذا الامر . وبهذه المناسبة نشير الى الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لسنة ١٩٤٩م ، عندما اعتبرت زرع الالغام البحرية من قبل البانيا ضاراً* بامن وسلامة الملاحة البحرية عبر الممرات البحرية الدولية ، على الرغم من حقها القيام بذلك في مياهها الاقليمية . الا انه يترتب عليها الاعلان عن ذلك إلى الدول الاخرى ، واتخاذ الاجراءات اللازمة لضمان مرور سفن الدولة المحايدة الحربية والتجارية ؛ فيما اعتبرت المحكمة تصرف القوات البريطانية اخلال بسلامة وامن الدولة الضفافية . في الحالة التي استخدمت فيها السفن .

وفيما يتعلق بالاضرار التي لحقت بسفن الدول المحايدة ، سواء في الممتلكات او الاشخاص ، فإن من الثوابت في قواعد القانون الدولي ان الدولة التي ينتج عن انتهاكها لهذه القواعد التي تلقى على عاتقها التزامات يتوجب عليها مراعاتها والتقيد بها معنية بتحمل المسؤولية الدولية والتعويض عن كامل الضرر المادي في الممتلكات او الاشخاص التابعين للدول المحايدة . وهذا ما ينسجم مع القواعد المستقرة في القوانين الوطنية . وقواعد القانون الدولي وهذا يستجيب للتطبيقات الدولية العديدة في هذا الشان .

ادى تطور الحرب بين العراق وإيران ، وانتقالها إلى حوض الخليج العربي ، والتصرفات والتهديدات التي اطلقت لغلق مضيق هرمز

اضافة إلى الاعتداءات والاخطار الموجهة ضد السفن التجارية ، إلى خلق نوع من العوامل يمكن استنتاجها في:-

١ - اوجدت تلك التصرفات حالة من التوتر في المنطقة .

٢ - تولدت لدى الدول الصناعية الكبرى مخاوف جدية من الآثار الضارة التي قد تلحق بها كنتيجة لتنفيذ تلك التهديدات.

٣ - بعض الدول الخليجية خشيت بل تولدت لديها القناعة ان الممارسات الخاطئة كما راينا قد تمارس على اقليمها وهذا يستند إلى اسس جدية تمثلت في زرع الالغام البحرية الذي ادى الى عرقلة تصدير النفط.

٤ - تطور الحرب، وانتقال بعض الأعمال العسكرية إلى دول محايدة ، مثل: التصرفات الموجهة ضد دولة الكويت.

٥ - دخول القوات الاجنبية ادى الى حدوث مواجهة بين ايران والولايات المتحدة ، الامريكية اهمها إسقاط طائرات الركاب الايرانية في ٢٦/شباط ١٩٨٤م وقد ادان المجتمع الدولي هذا العمل المحظور في قوانين الحرب والسلم ، كما قد ادان قيام القوات الامريكية بضرب مصفاة البترول الايرانية .

٦ - قيام القوات الجوية الايرانية بانتهاك المجال الجوي السعودي ادى إلى حدوث اشتباك جوي بين الدولتين .

٧ - ادى عدم امتلاك الدول الخليجية لكاسحات الالغام البحرية والتقنيات العالية الى تعقيد الموقف، وجعله اكثر صعوبة ، نظراً لانتشار ظاهرة الالغام بصورة كبيرة ، وانجراف بعضها الى منطقة مضيق هرمز نتيجة للتيارات المائية القوية . هذا

الموقف حدا بالدول المطلة الى طلب مساعدة الدول البحرية الكبرى للمشاركة في كنس الالغام، وتطهير حوض الخليج.

٨ - وجود القوات العسكرية كان بناء على موافقة او طلب بعض دول المنطقة، استهدف من ورائه تفادي تدخل غير مشروع قد ياتي تحت غطاء المحافظة على بقاء الممرات البحرية الدولية مفتوحة، والمحافظة على مصالح المجتمع الدولي، الا ان هذا الوجود شكل سابقة في التعامل الدولي، ومثل خطورة على استقلال دول المنطقة.

٩ - شكل عجز دول الخليج السيطرة على الالغام ستاراً لاساطيل الدول البحرية الكبرى التي تمتلك مثل الامكانيات التي تؤهلها القيام لكنس الالغام البحرية، وإبطال مفعولها.

١٠- يلاحظ ان ضرب الناقلات، وزرع الالغام البحرية، وغيرها من التصرفات غير المسؤولة، بهدف تعطيل الملاحة الدولية كان ورقة ضغط على المجتمع الدولي، ومحاولة إلى توريط دول الخليج في هذه الحرب لغايات توسيع نطاقها.

على الرغم من توقف حرب الخليج التي كانت سبباً مباشراً في زرع الالغام البحرية من جهة، والتنافس الدولي لحماية المصالح من جهة اخرى، فان هذه الالغام لم تزل تشاهد بين حين وآخر في المنطقة، وبرهنت بانها وسيلة فعالة استخدمت لتقويض الامن والاستقرار في الخليج العربي، من خلال ضرب مصالح الدول العربية وتهديد الأمن الملاحي في مضيق هرمز، ومن ثم التشكيك في مقدرة الدول المطلة من المحافظة على سلامة الملاحة الدولية في المنطقة.

المطلب الثالث

موقف سلطنة عمان

لا يمكن للباحث التطرق إلى امن مضيق هرمز دون التعرف الى موقف سلطنة عمان من محاولات تهديد امن وسلامة الممرات الملاحية البحرية في المنطقة، نظرا لاشراف السلطنة على تلك الممرات، ويلخص لنا احد الباحثين هذا الموقف بقوله: "لو تصفحنا تاريخ عمان لوجدنا ان العمانيين دفعوا ثمنا' غاليا' للموقع الذي كان نقطة ارتكاز للمد والجزر التاريخي للقوى الاجنبية الغازية للخليج، ولتلك المعارك التي تحسم في الخليج وكلما تصدت البحرية العمانية للغزاة انحسر الوجود الاجنبي من الخليج، وكلما ضعفت المقاومة حول شواطئ خليج عمان استفحل الوجود الاجنبي"(١).

وفي ضوء قواعد القانون الدولي فقد اوضحت الاتفاقيات الدولية حقوق وواجبات الدول المضائقية وحقوق وواجبات الدول الاخرى، والتي يستخلص منها انه يقع على عاتق السلطنة التزام ضمان سلامة الملاحة عبر مضيق هرمز، والامتناع عن إعاقة الملاحة الدولية. في الوقت نفسه فرضت الاتفاقيات الدولية على الدول الاخرى الالتزام بقواعد القانون الدولي المتمثلة في عدم تهديد الملاحة في الممرات الملاحية البحرية الدولية، وضمان عدم المساس بالسيادة الاقليمية للدول الساحلية والمضائقية (٢).

---

(١) عبد الامير عبد الكريم - ص ١١١.

(٢) نصوص المواد: ٢، ٣، ١٧، ١٩ - ٣٤ - ٤٤ من اتفاقية ١٩٨٢.

ومن الثابت ان عمان التزمت طوال فترة الحرب العراقية - الايرانية بقواعد الحياد، وحرصت على ضمان الملاحة الدولية، فهي ترتبط بعلاقات قديمة، وقواعد حسن الجوار مع ايران وفقاً لميثاق الامم المتحدة، وفي الوقت ذاته ترتبط مع العراق بعلاقات عريقة رابطها العروبة والدين والتاريخ المشترك.

ان خطورة زرع الالغام البحرية هي حالات استثنائية، الا ان ممارسة الدول لحقوقها المشروعة بموجب مبدأ حق البقاء يعد في غاية الاهمية في ظل تلك الاوضاع، ولتفادي استعمال الحق من دول تضررت مصالحها الحيوية نتيجة ما خلفته تلك الالغام البحرية؛ ازاء ذلك فإن سلطنة عمان دولة محدودة الامكانيات قياساً على غيرهما من الدول، وقد سعت الى تطوير قدراتها الذاتية من اجل المحافظة على سلامة الملاحة عبر مضيق هرمز؛ الا انها لا تملك القدرات والامكانيات التي تؤهلها القيام بعمليات كسح الالغام، او انتشال السفن المعطوبة او الغارقة. ويتركز مفهوم السلطنة في ضمان مرور السفن عبر مضيق هرمز ضمن المياه الاقليمية العمانية حين وفرت امكانيات مناسبة لتامين ذلك. وفي الوقت نفسه يجب عدم اغفال ان حقول النفط والموانئ العمانية تقع خارج نطاق منطقة مضيق هرمز وان ارتكاب اي اعمال مخلة بالملاحة لن يؤثر في عملية التصدير او الاستيراد. في حين تعتبر السلطنة مثل هذا العمل ماساً بحقوقها على مياهها الاقليمية، واخلالاً بمبدا السيادة الوطنية. وإدراكاً منها بمدى اهمية المضيق لدول الخليج الاخرى، وبقواعد القانون الدولي، فإن السلطنة لن تسمح بإغلاق المضيق في وجه الملاحة الدولية. الا ان المسؤولية هذه من وجهة النظر العمانية مسؤولية تشترك فيها جميع الدول المستفيدة من الملاحة

عبر مضيق هرمز، وان التوصل الى اتفاق مشترك في هذا الصدد امر تمليه الظروف لإبعاد المنطقة عن الصراعات الدولية.(١)

يمكن التعرف إلى وجهة النظر العمانية من خلال تصريحات المسؤولين العمانيين بهذا الشان، حيث ذكر وزير الخارجية العماني ما نصه: "نحن في سلطنة عمان ما يهمنا بالدرجة الأولى تطوير وتعزيز امكاناتنا الذاتية، وان نكون في وضع نستطيع فيه ان نمنع اي تهديد او اي خطر علينا من الخارج، وهذا المبدا يتفق فيه معنا الاخوة الاشقاء في الدول الاعضاء بمجلس التعاون الخليجي.(٢)

وحول مسؤولية السلطنة في الدفاع عن اراضيها، صرح احد المسؤولين العسكريين: بما نصه "ان الدفاع عن السيادة الوطنية حق لكل دولة تتعرض للعدوان من اي جهة كانت، وبالطريقة التي تراها الدولة المعتدى عليها مناسبة ... وان ارادة شعوب منطقة الخليج وحدها قادرة على صيانة الامن والسلام في المنطقة وإبعادها عن الصراعات والتدخلات الاجنبية.(٣)

---

١ - عبد الامير عبد الكريم، مجموعة بحوث.
- فاليري يورك ٩٥ - ١٩٦.
- حول امن الخليج ومضيق هرمز والاهداف الامريكية والسوفيتية، انظر: خالد بن محمد القاسمي، ص ٩٩ - ١٧٨.
- اسماعيل صبري مقلد، امن الخليج وتحديات الصراع الدولي (شركة الربيعان للنشر والتوزيع الكويت ١٩٨٤م)، ص ١٩ - ٩٢.

٢ - مستخيل، ١٨ ٢١.
- جريدة الراي العام (الكويت ٨١/١٠/١٩) ص ١٦.
- مجلة جند عمان (وزارة الدفاع العمانية العدد (١٧٠) تموز ١٩٨٩) ص ١٦ - ١٩.
- مضيق هرمز، ودور بحرية سلطان عمان في تامين الملاحة الدولية وابقاء الممرات المائية الدولية في المضيق صالحة للملاحة، وامراقبة استخدامها.

٣ - مجلة جند عمان (وزارة الدفاع العمانية عدد غير معروف ١٩٨٥) ص ٢٨ - ٢٩ دور بحرية سلطان عمان في مضيق هرمز.
- مجلة جند عمان (وزارة الدفاع العمانية عدد خاص (١٤٠) تشرين الثاني ١٩٨٦) ص ٢٢ - ٢٣.

إن فكرة ممارسة الدولة لحقوقها يستند - كما اسلفنا - إلى حق البقاء، وقواعد ميثاق الامم المتحدة الذي يعطي الحق في اتخاذ الإجراءات الوقائية، والدفاعية لمنع اي انتهاك للسيادة الإقليمية، وهذا ما اشارت اليه اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في البند الرابع من الديباجة، مؤكد ايضا* في القضاء الدولي.

المبحث الثاني
مشاريع الأمن في الخليج

ان بحثنا للمشاريع الامنية في منطقة الخليج هو دراسة وتقييم للجهود الخليجية المطروحة حول امن واستقرار المنطقة في هذا الجزء الذي شغل العالم منذ النصف الثاني من هذا القرن. لقد بدات فكرة الأمن الخليجي تظهر منذ اوائل السبعينات خصوصا بعد إنسحاب بريطانيا من المنطقة، ولجوء الدول الغربية وامريكا الى البحث عن شرطي الخليج. وازداد الوضع تدهورا في المنطقة في اثناء حرب ١٩٧٣م خصوصا* وبعد فرض حظر تصدير النفط العربي المتدفق عبر مضيق هرمز(١) وظهرت صور الابتزاز بالتهديدات الموجهة إلى دول الخليج باحتلال منابع النفط.

بذلت الدول الخليجية جهودا* لوضع استراتيجية امنية جديدة في المنطقة ضمن مشاريع فردية وبمفاهيم مختلفة لمواجهة المتغيرات الدولية . وسوف نبحث بشيء من الايجاز اللقاءات التي سبقت وضع التصورات الخليجية لمفهوم الأمن في المنطقة .

وكانت البداية عندما دعت المملكة العربية السعودية الى عقد اجتماع الدمام في كانون اول ١٩٧٤م لبحث الصراع الدولي، وتاثيره على المنطقة . ووجهت الدعوة إلى كل من البحرين، قطر، الكويت، الامارات، عمان واليمن الشمالي. وقد اعتذرت كل من الكويت، عمان واليمن الشمالي عن الاجتماع. وانتهى المؤتمر دون توصيات(٢).

---

١ - محمد جاسم محمد: الاستراتيجية الامنية في منطقة الخليج العربي. (منشورات مركز دراسات الخليج العربي - جامعة البصرة سلسلة (٦٥) عام ١٩٨٣) ص ١١- ١٤، ٥٧.
وسارجع اليه باسم محمد
- خليل الياس مراد: حرب الخليج وانعكاساتها على الامن القومي العربي (بغداد ١٩٨٧)، ص١٠٦.
وسارجع اليه باسم مراد.

٢ - الطكريتي: ص ٨٠
- محمد: ص ٦٠ - ٦١.

وفي ظل الظروف التي احاطت بالمنطقة وجدت الدول نفسها مضطرة للعمل بصورة مشتركة من اجل توفير مستلزمات الامن لمنطقة الخليج العربي حيث تنادت الى عقد لقاءات في مؤتمرين عقدا على مستوى وزراء الخارجية . (١)

مؤتمر مسقط الأول:

عقد في مسقط مؤتمر وزراء خارجية كل من سلطنة عمان ، السعودية ، العراق ، ايران ، البحرين ، قطر ، الكويت ، في الفترة من ٢٥ - ١٩٧٦/١١/٢٦ واعتبرت ورقة العمل العمانية جدول اعمال المؤتمر . التي اشتملت مضمون ورقة عمل كل من العراق ، ايران ، والكويت ، في عدد من المبادىء التي كانت محور البحث في هذا المؤتمر ، وهي :-

١ - احترام سيادة دول المنطقة ، وعدم التدخل في شؤونها الداخلية ، واحترام حق كل منها في اختيار النظام السياسي والاجتماعي .

٢ - تجنب استخدام القوة والتهديد بها من قبل او ضد اي من دول المنطقة ؛ وحل الخلافات بالطرق السلمية .

٣ - تاكيد السلامة الاقليمية للاراضي والحدود وفقا لمبادىء الامم المتحدة ، والقانون الدولي ، والاتفاقيات الثنائية .

٤ - السعي لوضع القواعد والتنظيمات الخاصة بسلامة البيئة البحرية والحفاظ على مصادرها الحية .

٥ - تنظيم المرور ، وحرية الملاحة في الخليج .

٦ - التعاون في المجالات الاقتصادية ، والثقافية العلمية .

٧ - الحرص على ابقاء المنطقة خارج منطقة النفوذ والصراعات الدولية .

---

(١) حول مبدأ كارتر ومبدا بريجنيف بخصوص امن الخليج انظر ، ضبة ، ص ١٣٦ ، ١٣٧ ، ١٥١ ، ١٥٣ .

لقد برهن مؤتمر مسقط الاول على عمق الخلافات الجانبية وعدم التوصل إلى اتفاق بين دول المنطقة .(١).

مؤتمر مسقط الثاني:

بسبب عدم احراز نتائج في مؤتمر مسقط الأول قامت الدول الخليجية بمحاولة اخرى لبحث موضوع أمن الخليج على أمل التوصل الى خطوط مشتركة . لذلك انعقد مؤتمر مسقط الثاني لوزراء خارجية دول الخليج المشاركة في المؤتمر الأول في ١٩٧٧/١١/٢٥ وتقدمت الدول إلى المؤتمر بمشاريع امنية في سبيل التوصل الى اتفاق جماعي للدفاع المشترك. ولم يكن هذا المؤتمر افضل من سابقه . وإزاء الفشل الذي مني به كل من المؤتمرين السابقين وجدت دول المنطقة نفسها امام واقع لا بد فيه من التحرك بشكل فردي او جماعي. ومن هنا برزت بعض الجهود التي قامت بها هذه الدول. وسوف نستعرض الجهود التي بذلت في ثلاثة مطالب:-

المطلب الأول

الجهود العمانية

تنفرد سلطنة عمان بموقع استراتيجي في الوطن العربي، وتعتبر مركزا هاما* من الناحية الامنية لانها تشرف على بحر العرب والمحيط الهندي وخليج عمان، وعلى اهم ممر دولي للملاحة البحرية عند مدخل

---

١ - التكريتي ص ٨١ - ٨٢.
- مراد ، ص ١١١.
- انظر: تصريح وزير الخارجية العراقي إلى جريدة الوطن الكويتية في ١٩٧٦/١١/٢٦ .

- اعلن وزير الخارجية العماني انذاك معالي "قيس الزواوي" "ان الوقت الحاضر لم يساعد في الوصول الى صيغة للتعاون المشترك بين دول المنطقة".

Amin, Ibid., p. 34.

- د. مصطفى النجار وزملاؤه :تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر- ط١ (جامعة البصرة ١٩٨٤) ص ٢٣٨ - ٢٣٩.

الخليج "مضيق هرمز"، مما جعل لعمان وضعاً متميزاً فيما يتعلق بامن الخليج وكان للاوضاع السياسية في جنوب عمان اثر كبير على جميع اقطار الخليج حيث هددت الأمن في المنطقة الا ان تغلب عمان على تلك الأوضاع بدد المخاوف والتهديدات.

ترى السلطنة أن مسؤولية حماية الملاحة البحرية في مضيق هرمز بانها ليست مسؤولية فردية، او محلية، بل هي مسؤولية دولية تشترك فيها الدول المستفيدة جميعها. ويظهر مفهوم الأمن العماني بهذا الخصوص من خلال ما اكده صاحب الجلالة السلطان "قابوس بن سعيد" على ضرورة اقامة تكتل اقليمي خليجي كطريق للتعاون والوحدة بين الاقطار الخليجية. وقد اثبتت عمان بانها الاكثر حرصاً وتطلعاً الى توفير الامن الخليجي من خلال الاجراءات التي اتخذتها فيما بعد والتي سوف نستعرضها. (١)

المشروع التقني العماني:

على اثر تزايد احتمالات اعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز والتهديدات بغلقه امام الملاحة الدولية وزرع الالغام البحرية، او اغراق الناقلات، والتدخلات الخارجية المتزايدة، تقدمت سلطنة عمان في عام ١٩٧٩م بمشروع تقني لحماية الملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز عرف فيما بعد : "المشروع التقني العماني". (٢)

وتضمن المشروع العماني لحماية الامن في الخليج ومضيق هرمز انفاق (١٠٠) مليون دولار امريكي بمشاركة كافة دول الخليج

---

١ - مجلة المستقبل، (عدد ١٢٠٢١٩ ايار ١٩٨١). ارشيف الخارجية العمانية - محمد، ص ٦٧.

٢ - انظر: المبحث الاول من هذا الفصل حول صور التهديد لأمن المضيق. - نبيل، ص٢٨ - ٣٠.

المصدرة للنفط الخام والولايات المتحدة واوروبا واليابان في هذا المشروع وهي الدول المستهلكة للنفط الخام والمصدرة ايضا للمواد بانواعها إلى دول الخليج. وكان الهدف من ذلك تحسين التدابير الامنية في المنطقة بتوفير قوارب خفر السواحل وطائرات الاستطلاع، ومعدات اكتشاف، وكاسحات الغام، والتكنولوجيا اللازمة توضع جميعها لحماية الملاحة في مضيق هرمز تحت اشراف البحرية العمانية. ويستخلص من المشروع انه يركز على المسؤولية الدولية المشتركة كاساس يهدف الى ابقاء الممرات الملاحية الدولية في مضيق هرمز مفتوحة. كما يكشف المشروع عن مدى اهمية العمل الجماعي الدولي ضمن منطقة هي محط انظار العالم.(١) الا ان المشروع لاقى معارضة شديدة من قبل بعض دول المنطقة التي أكدت بان تكون مسؤولية حماية الأمن والاستقرار في الخليج ومضيق هرمز وهي مسؤولية ذات الدول وليس من حق الدول الأخرى المشاركة في تلك المسؤولية. وعلى الرغم ان المشروع كان قيد المناقشة والبحث مع دول المنطقة فقد فضلت بعض الدول رفضه علانية. ونتيجة لرغبة الدول الخليجية وافقت عمان على دراسة المشروع فيما بين هذه الدول وامكانية تنفيذه فيما بينها لكن مؤتمر مسقط الأول والثاني خير دليل على عدم الجدوى من ذلك.

ومن الأهمية بمكان ان نشير هنا الى ما قاله جلالة السلطان "قابوس بن سعيد" بهذا الخصوص محذراً من المخاطر التي سوف تتعرض لها المنطقة ومؤكداً على ضرورة التعاون الاقليمي حيث قال :

---

١ - التكريتي ،ص ٨٤.

- محمد : ص٦٧ - ٦٨.

لمياء كاظم الكاظمي ، المشروع العماني لأمن الخليج في الدوريات العربية . (جامعة البصرة، مركز دراسات الخليج العربي. سلسلة ٦٥، ١٩٨٠).

"حان الوقت لان لاندع مجالاً للاخرين للتدخل في شؤوننا .وقد كثر القيل والقال عن مضيق هرمز، وان الملاحة فيه قد تتعرض لصعوبات، والسفن للاختطاف والتدمير، والممر قد يتعرض للتلغيم مما يجعل الملاحة فيه صعبة . واذا لم نكن عند المستوى المطلوب منا للحفاظ على هذا الممر الحيوي الذي يهم معظم دول العالم، واذا لم تتوفر لدينا الامكانيات اللازمة والكافية لحمايته فربما اصابه الشلل او ربما تعطلت الملاحة فيه، وقد يكون ذلك مبرراً لدول كبيرة لها مصالح قد تاتي هي وتفرض علينا لعدم قدرتنا على حماية المضيق ان تتولى هي حمايته وتامين استمرار الملاحة فيه... ولما كان مضيق هرمز يقع ضمن المياه الاقليمية العمانية فان على السلطنة ان تؤمن وتوفر القدرة الكافية والامكانيات اللازمة لحماية هذا الممر دون اللجوء الى دولة اخرى او فتح الباب امام دول اخرى قد تتدخل لتفرض حمايتها ... ان حماية المضيق وتامين الملاحة فيه امر ضروري والمشروع العماني تنسيق برنامج لكيفية تمويل المشروع."(١)

ومن الناحية الموضوعية ان المشروع العماني كتقييم كان لو اخذ به، لحقق الهدف الذي اجمعت الدول الخليجية عليه، لا سيما وانه يوفر الامن للمنطقة مع اجراء بعض التحوير خصوصاً بعد موافقة السلطنة على مطالب دول المنطقة. ولقد اثبتت الاحداث المتلاحقة في تلك الفترة والتي اعادت التاكيد على صواب النظرة العمانية المستقبلية وسلامتها في مجال التعاون الدولي. فانه ابان الحرب العراقية الايرانية تزاحمت السفن الاجنبية واساطيلها في منطقة الخليج ومضيق هرمز واشتعل النفط فوق بحر

---

١ - صحيفة الثورة العراقية - بغداد ٢ ايلول ١٩٧٩.

الخليج العربي وتلوثت المنطقة البحرية ، بينما سعت دول اخرى إلى طلب مساعدة الدول الكبرى لحماية الامن وتوفير الطمانينة . ولقد ضربت الناقلات وزرعت الالغام البحرية ، ومورست القرصنة على السفن التجارية ، وكاد ان يغلق المضيق في ظل عدم التنسيق والتعاون الدولي الاقليمي(١) .

المطلب الثاني

الجهود السعودية

تعتبر المملكة العربية السعودية من اكبر دول الخليج مساحة وهي عضو في مجلس التعاون الخليجي واكبر مصدر للنفط وتمتلك اكبر احتياطي نفطي في العالم . وترى المملكة ان تحقيق الامن والاستقرار في منطقة الخليج من الاولويات الهامة . وتجلى الاهتمام السعودي في المشروع الذي تقدمت به المملكة العربية السعودية حول مفهوم امن الخليج وكان ذلك في عام ١٩٨٠م، اطلق عليه اسم "تحقيق الامن الجماعي في الخليج" وقد اشتمل المفهوم السعودي على المبادىء التالية (٢) :-

١ - ان حماية امن المنطقة من اختصاص دولها . وترى المملكة ان من واجب دول الخليج التشاور والتنسيق والتفاهم .

---

١ - حول مزيد من التفاصيل من هذا الموضوع راجع .

- الكاظمي ص ١٧٥ ، ١٨٤ .

انظر مقابلة : صاحب الجلالة السلطان "قابوس بن سعيد" سلطان عمان (صحيفة الوطن الكويتية ، عدد ١٨٣٢ ، بتاريخ ١٦/١١/١٩٧٩) .

٢ - التكريتي ص ٨٤ - ٨٥ .

- محمد ص ٦٧ - ٧٢ .

- مراد ص ١١١ - ١١٢ .

- حول المفهوم السعودي لامن الخليج ومضيق هرمز . انظر : الكاظمي ، ص١٣ - ٣٩ .

٢ - ان الامن الجماعي الذي تؤمن به المملكة هو في استقرار الاوضاع الاقليمية ، والمحلية ، وحماية الامن ، واقامة التعاون ، وابعاد المنطقة عن المخاطر الدولية ، وانهاء المشاكل المعلقة التي تهدد امن الخليج ، والعمل على خلق تقارب عسكري بين دول المنطقة .

٣ - ان المفهوم السعودي يقوم على اساس دراسة مشاريع الامن الجماعي الخليجي المطروحة من قبل دول المنطقة لحماية امن الخليج والملاحة في مضيق هرمز . (١)

٤ - تؤيد المملكة حرية الملاحة في مضيق هرمز .

ويلاحظ ان المفهوم السعودي جاء مرددا* لما طرح في المؤتمرات السابقة التي اكدت على ضرورة التعاون الاقليمي والتنسيق فيما بين دول المنطقة لحماية امنها ، كما تضمن العمل على فض النزاعات فيما بين الدول بالطرق السلمية لتحقيق استقرار الاوضاع القائمة في دول المنطقة .

كما اكد على ضرورة الاستفادة من مضامين المشاريع الخليجية التي طرحت من قبل الدول الخليجة بهدف الاستفادة أو لغايات الدمج في مشروع موحد .

---

١ - حول مزيد من التفاصيل عن الموقف السعودي راجع .
- التكريتي ، ص ٩٠ - ٩٢ .
- مراد ، ص ١١٠ - ١١١ .
- انظر ، التكريتي ، حول اجتماع الطائف في ١٦/١٠/١٩٧٩ .

٢ - انظر :-
- محمد ، ص ٩٣ - ١٠٤ .
- راجع كتاب : الصراع على الخليج العربي مؤلف مجهول (دار الطليعة للطباعة والنشر بيروت) ص ١٢٧ - ١٣٦ حول المفهوم السعودي الامن الخليجي يوجد بهذا المؤلف مغالطات كثيرة لا ترقى الى مستوى المسؤولية وبعيدا عن الواقع .

Amin .Ibid ., pp. 37-38.

ومن الناحية الموضوعية نجد ان المشروع السعودي يتفق ووجهة النظر العمانية المطروحة في مؤتمري مسقط الأول والثاني، ويختلف مع المشروع التقني العماني في مشاركة غير دول المنطقة في مسؤولية حماية الامن لمنطقة الخليج العربي.

المطلب الثالث

الجهود العراقية حول أمن الخليج

يقع العراق في اقصى شمال الخليج العربي ومنفذه الوحيد إلى الخليج عبر شط العرب. لذا فان حرية الملاحة عبر مضيق هرمز وبقائه مفتوحا امام الملاحة يعني الكثير بالنسبة للعراق. ولقد ادى نشوب الحرب العراقية الايرانية الى تعقيد الموقف البحري للعراق، حيث توقف تصدير النفط العراقي والتجارة البحرية عبر المضيق في الوقت الذي قامت فيه سورية بإيقاف تصدير شحنات النفط العراقية عبر اراضيها. وعمل العراق طوال الحرب جادا على تصدير نفطه عبر تركيا، والمملكة الاردنية الهاشمية، والسعودية، في الوقت الذي سعى فيه الى محاولة منع ايران من تصدير نفطها عبر مضيق هرمز بتوجيه الضربات الجوية إلى الموانيء العائمة في لاراك وسري عند مضيق هرمز. كل ذلك يكشف عن مدى اهمية ابقاء مضيق هرمز بعيدا عن الصراعات.

وكان العراق قد دعا في مؤتمر مسقط المنعقد في ١٩٧٦/١١/٢٥م الى وضع استراتيجية مشتركة لامن الخليج ومضيق هرمز من خلال وضع ميثاق دفاعي عربي مشترك بين الاقطار العربية الخليجية واستند العراق في طرحه هذا على اعتبارات قومية يستهدف تجنب مشاركة ايران في بعض النواحي الامنية والعسكرية (١) ويمكن الاشارة الى

---

١ - مرادي ١٠٨.
- الصراع على الخليج العربي ص ١٣٦ - ١٤
- الكاظمي، ذاته.

ان المشروع العراقي تتضمن المباديء التالية :-

١ - تاييد اي صيغة اقليمية ، مع تاكيد الهوية القومية العربية لضمان الامن في الخليج العربي.

٢ - معارضة التكتلات، والاحلاف الاقليمية ذات الصفة العسكرية لضمان الامن في الخليج.

٣ - التمييز بين اقطار الخليج العربي وايران من حيث التنسيق معها لضمان حرية الملاحة في الخليج العربي. ومضيق هرمز بموجب المواثيق الدولية مع توسيع، وتاكيد التعاون مع الدول العربية في الخليج على المستوى السياسي والاقتصادي والعسكري(١).

نحو مشروع أمن خليجي مشترك:-

كان الخليج محل صراع القوى على مر العصور وفي ظل غياب التنسيق والتعاون بين الدول المطلة على الخليج لتنظيم عملية الملاحة في الخليج ومضيق هرمز وفي ضوء عدم وجود اتفاقية مشتركة تضمن الملاحة، وإزاء عجز دول المنطقة عن وضع ترتيبات امنية جماعية مشتركة تبقى استمرارية السيطرة الثنائية على مضيق هرمز من قبل عمان وايران. ويبقى النزاع مستمراً، وتهديدات الأمن في إزدياد طالما لم يتم التوصل الى اتفاق جماعي يضمن الامن والاستقرار والسلامة في منطقة الخليج العربي.

---

١ - انظر: محمد: ص ١٠٥ - ١٣٥.

- حول مزيد من التفاصيل من الجهود العراقية والاعلان القومي للعراق الصادر في ٨ شباط ١٩٨٠ حيث ورد في البند الخامس منه "التزام جميع الدول العربية بحرية الملاحة في المضايق الموجودة في المنطقة العربية خصوصا مضيق هرمز وابقاؤه مفتوحا امام الملاحة الدولية".

- سبق للعراق ان طرح عند زيارة الرئيس العراقي صدام حسين الى طهران في ١٠ نيسان ١٩٧٥م بعد اتفاق الجزائر تصوراً" مراقيا" يحمل صيغة مشروع خليجي مشترك مع ايران يضمن مسؤولية دول الخليج في تامين حرية الملاحة في الخليج ومضيق هرمز ... الخ.

- انظر: التكريتي ص ٨ - ١٠٣.

- انظر صفا: ص ٢٥٠ - ٢٥٢.

وقد جاء قيام مجلس التعاون الخليجي ثمرة للاتصالات الخليجية بين المملكة العربية السعودية، سلطنة عمان، دولة الكويت، دولة قطر، دولة البحرين، دولة الامارات العربية المتحدة. ويعتبر ميلاد هذا المجلس تكثيفاً لعملية التنسيق بين دوله في جميع المجالات.

وقد اظهرت الحرب العراقية الايرانية على الساحة الخليجية مدى حاجة الدول الخليجية إلى تجنب الصراعات الاقليمية وضرورة حل مشاكلها بالطرق السلمية. وقد ادت الحرب المدمرة التي نشبت والمسترخية حاليا إلى ظهور عدد من الممارسات تجسدت في انتهاك القوانين، والاعراف الدولية، وقواعد قانون البحار. كل ذلك حدث نتاجاً لغياب التعاون والاتفاق المشترك، الامر الذي زاد من شكوك العالم المتلهف الى نفط الخليج وتجارته مما حدى بالدول الكبرى إلى دفع اساطيلها الحربية لتوفير الامن في الخليج بناءً على طلب بعض دول المنطقة، والبعض الآخر دخل عنوة لحماية مصالحه واستراتيجياته.

مثل هذه الأمور مهمه بالنسبة لدول المنطقة. فالتعاون، والتفاهم واحترام حقوق، وسيادة الدول المطلة على الخليج ومضيق هرمز تمليه ظروف المنطقة، وحقوق الجوار والمواثيق الدولية. ومن ضرورات الحياة الجماعية المشتركة التي تفرض نفسها في الوقت الحاضر لمواجهة الأخطار المحدقة بالعالم العربي بشكل خاص وانطلاقا من ايماننا بهذه الدراسة التي اجريناها على مضيق هرمز بصفة عامة وفي ظل المتطلبات الدولية والاقليمية نقترح:

ابعاد المنطقة عن الصراعات الاقليمية والدولية في إطار اتفاقية إقليمية مشتركة تضم دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ممثلة في الامانة العامة للمجلس مع كل من ايران والعراق، ونقترح أن يتم ذلك كله في ضوء الالتزام بالمبادئ التالية:

١ - احترام الانظمة السياسية ، والاجتماعية القائمة في دول المنطقة .

٢ - تحريم اللجوء الى القوة المسلحة بين دول المنطقة لحل الخلافات بالطرق السلمية ، ووفقا لميثاق الامم المتحدة .

٣ - حل وتسوية النزاعات القائمة او المستقبلية فيما بين دول المنطقة بوساطة محكمة العدل الدولية .

٤ - نبذ الارهاب الدولي والتعاون على مقاومته .

٥ - رفض الوجود العسكري البحري الاجنبي في منطقة الخليج العربي واعتبارها منطقة سلام مسؤولية المحافظة عليها تقع على عاتق دوله .

٦ - احترام حقوق السيادة الوطنية واستقلال الدول المطلة على الخليج، وتنفيذا* لذلك تلتزم ايران باعادة الجزر العربية الثلاث طنب الكبرى وطنب الصغرى وابو موسى إلى السيادة العربية ، "دولة الامارات العربية المتحده" مع التزام الطرفين بالاتفاقيات المعقودة بينهما .

٧ - الالتزام باتفاقيات الجرف القاري المعقودة بين دول المنطقة واعتبار منطقة الخليج بحر اقليمي لدوله .

٨ - وضع اتفاقية مشتركة بين دول المنطقة تنظم الملاحة في مضيق هرمز وجعله من المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة .

٩ - التصديق على اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ والتزام الدول بضمان تنفيذها ، واعتبار ما ورد بهذه الاتفاقية حول الملاحة في مضيق هرمز من القواعد العامة .

١٠ - تأكيد التزام الدول الموقعة بالقوانين والاعراف الدولية حول استخدام امثل لحوض الخليج واتفاقيات الطيران الدولية ، واستغلال قاع البحر ، والبحث العلمي.

١١- منع التلوث البحري ومراقبته ، والتعاون على مكافحته ، ووضع المواصفات اللازمة للسفن المارة عبر مضيق هرمز الى الخليج ووفقا لاتفاقية الكويت لمنع التلوث البحري في الخليج، وتوفير المعدات اللازمة الضرورية لحماية الملاحة وضمانها عبر مضيق هرمز.

١٢- التاكيد على اقامة علاقات اقتصادية وتجارية بين دول المنطقة.

الخاتمـــــة

لعبت المضايق دوراً مهماً في العلاقات الدولية نظراً لخصوصيتها في الوصل بين القارات، والمحيطات، وثار حول الملاحة فيها العديد من المنازعات، فالمضايق ممرات بحرية ضيقة تربط بين البحار وتفصل بين جزءين من اليابسة . ومن خلال دراسة موضوع الرسالة ، يمكن التوصل إلى العديد من الإستنتاجات والخلاصات.

ومن خلال استعراض للنظرية العامة للمضايق تبين لنا انها قد ظهرت في اوضاع مختلفة من حيث اتصالها بالمياه الإقليمية او مناطق اعالي البحار، او من ناحية اتساع فتحاتها ومدى اهميتها سواء بالنسبة للدول المضائقية او كممر بالنسبة للملاحة الدولية ومدى ارتباط المصالح الحيوية للمجتمع الدولي ببعضها .

وفي ضوء بحث عدد من التعريفات للمضائق التي انطلق كل واحد منها من زاوية تختلف عن الاخرى، وجدنا من المفيد ان نجتهد رأينا لوضع تعريف شامل للمضايق مسترشدين بالتعريفات السابقة مجتمعة واضعين نصب اعيننا اوجه القصور والإنتقادات التي وجهت لكل منها ونرى بأن التعريف الشامل للمضيق يتمثل في انه : "ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزءين من البحار ويستخدم في الملاحة الدولية ولايزيد اتساعه عن اتساع البحر الإقليمي للدول او الدولة المضائقية ".

وتبين لنا عند محاولتنا لتطبيق القواعد القانونية على المضائق الدولية ، ان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد صنفت المضايق إلى فئات ثلاث:

١ - المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة . وهي مهما كانت خصائصها الملاحية والهيدروغرافية ، تخضع لنظام قانوني اتفاقي خاص يحكم الملاحة فيها ولايخضع للقواعد العامة .

٢ - المضايق التي يزيد اتساعها عن عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيها طريق ملاحي في اعالي البحار يماثل الخصائص الملاحية والهيدروغرافيه للممر الملاحي داخل المياه الإقليمية .

٣ - المضايق التي تصل بين بحرين عامين او منطقتين اقتصاديتين او تربط بين جزء من البحار العالية بجزء آخر من المياه الإقليمية .

وفي ضوء هذا التصنيف السالف الذكر عملت بشكل خاص تطبيق تلك القواعد على المضايق العربية بصفة خاصة وبعض المضايق الدولية ايضاً . وتبين عند دراستنا لمضيق تيران انه فيما يتعلق بتطبيق المادة ٢/٥ من اتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية ثبت لنا انه لغايات تنظيم الملاحة في هذا المضيق بموجب الإتفاقية المذكورة فإن ذلك يتطلب مشاركة الدول العربية الاخرى وهي الاردن والسعودية . كما كان لنا ملاحظات جوهرية كنا قد ابديناها على تطبيق هذه الإتفاقية وردت في متن الرسالة .

واثناء دراستنا تبين لنا ان من الضرورة بمكان التوضيح بالقدر المناسب بانظمة المرور المقررة وفقاً للإتفاقيات الدولية والتي تتمثل في ثلاثة نظم . والتي هي نظام المرور البري ونظام ونظام المرور الحر ونظام المرور العابر وهذا النظام الذي استحدثته الاسرة الدولية في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢

والذي كان نتاجاً لمساومات دارت إبان المفاوضات بين وفود الدول والذي يعتبر كما رأينا نظاماً توفيقياً بين طروحات الدول اثناء المناقشات، كما تبين لنا أن هنالك بعض القضايا التي لم تتناولها الإتفاقيات السابقة بشكل مباشر وواضح إلا ان الإتفاقية الأخيرة عملت على تلافي ذلك الغموض وكان لنا توضيح حول تقدير نظام المرور العابر بيناه عند بحث هذا النظام.

وفي معالجتنا للباب الثاني من هذا البحث والذي يتناول الدراسة التطبيقية للقواعد القانونية الدولية على مضيق هرمز. أصبح من المناسب ابتداءاً لإعطاء صورة واضحة عن هذا الموضوع في دراسة موجزة للوضع الجغرافي، والوضع التاريخي، وكذلك للاهمية الدولية للمضيق علماً بانه تتوافر فيه عناصر إضافة إلى العناصر المستقرة في المضايق الاخرى في ضوء التعريفات العامة للمضايق. كما قمنا باستعراض وتحليل وجهات نظر الدول المطلة على الخليج فيما يتعلق بنظام الملاحة عبر مضيق هرمز.

ونظراً للاهمية الإقتصادية والامنية للمضيق والتي ترتبط ارتباطاً مباشراً وعضوياً بامن واقتصاد الدول الخليجية كان من المفيد جداً ان نسلط الضوء على مدى هذه العلاقة التي تربط بين امن مضيق هرمز وصلته بامن الخليج والدول المطلة عليه من خلال تناول بعض القضايا العملية التي ظهرت في الأونة الأخيرة ابان الحرب العراقية الإيرانية والتي من ابرزها.

- التهديد بغلق المضيق من قبل ايران وممارساتها العملية في هذا الميدان التي تجلت في الإعتداءات على السفن التجارية للدول المحايدة وزرع الألغام البحرية.

وفي هذا السياق قامت العديد من الدول الخليجية في طرح مشاريع لتوفير الامن وتامين الملاحة في الخليج العربي من ابرزها.

ا - المشروع التقني العماني.

ب - المشروع السعودي.

جـ- المشروع العراقي.

وبعد ان استعرضنا مشاريع الدول سالفة الذكر المتعلقة بأمن الخليج وفي ضوء دراستنا للوضع القانوني والجغرافي لمضيق هرمز واسترشاداً بالوضع السياسي للمنطقة خلصنا إلى ان المضيق يمثل شريان العالم من النفط المتدفق عبره وانه في ظل غياب التنسيق والتفاهم المشترك بين دول المنطقة فإن القوى الاجنبية سوف تبقى في المنطقة للمحافظة على مصالحها وقد دعيت في خاتمة بحثي المتواضع ضرورة التوصل إلى اتفاق مشترك بين دول المنطقة لتجنب ويلات الحروب والازمات التي لاقدر الله ان تقع ويجعل التفاهم اساساً للعلاقات الجيدة بين بلدان الخليج متمثلاً في مجلس التعاون لدول الخليج العربية ممثلاً بالامانة العامة وكل من العراق وايران.

CONCLUSION

The straits played an important role in international relations, for its tole in linking continents and oceans. Numerous collisions broke out because of navigation in them. The straits are narrow marine passages which link seas to and split land into two parts.

The writer of this thesis could reach through his approach to this study to many implications and conclusions. Having a whole view of the general theory of straits, the writer came to the conclusion that it (the theory) took many approaches considering their (straits) connection with regional waters and high seas, how wide their openings are, how important to the coastal states or to the international navigation and how the vital interests of the international society are related.

Considering the different definitions of straits owing to the different angles of view, the writer found it imperative on his part to provide his own conclusive definition benefiting from the strong points and the shortcomings which were raised around every definition. The conclusive definition-in his view- reads as follows:

"It is a narrow water passage links two seas, used in international navigation and in no way exceeds in its width the regional sea of a coastal state".

It is worth mentioning that the United Nations agreement as regards the law of seas for the year 1982 A.D. has classified straits into three categories:

First: The straits governed by private agreements. These, however different in their navigational and hyrdographical characteristics are governed by a private system of legislation dealing with navigation and has nothing to do with the general principles.

Second: The straits whose width exceeds that of the regional sea and has the characteristics of navigational passage in high seas similar to the navigational and hydrographical ones of the navigational passage inside the regional waters.

Third: The straits which link two general seas or two economical regions or link a part of high sea with a part of regional waters.

In the light of the forementioned classification, the writer cared very much for the principles governing the Arab straits in the main with reference to certain international straits.

When considering the application of part 5/2 of the Egyptian-Israeli peace agreement, it became valid to the writer that for the sake of organizing the navigation in this strait in accordance with the above mentioned agreement, other Arab States

need be involved namely, Jordan and Saudi Arabia. Many genuine critical remarks were raised by the writer as regards the application of this agreement-in the course of this study.

The writer found it imperative on his part to clarify the systems of passage in accordance with the international agreement These systems, three in all, are:

1. The innocent-passage system.
2. The free-passage system.
3. The transit passage system.

The third was introduced by the international society in the agreement of the law of seas for the year 1982 A.D. It was an outcome to the vigorous arguments which took place amongst the delegates of states. It was, as clear, a response to meeting all the demands in the discussions.

The writer has pointed out that some problems were not raised directly or explicitly, while the last agreement avoided these shortcomings. The writer has provided his own understanding to this transit passage system.

In his treatment to the second part of this thesis covering the applied study of international principles relevant to the strait of Hormuz, the writer found it convenient to brief the reader about the geographical, historical and international importance of this strait so as to provide a clear picture to this topic. The writer needs mention that other merits credit the

strait of Hormuz more than other straits in the light of international principles.

A full coverage to the points of views of the States overlooking the Gulf concerning the strait of Hormuz has been provided.

Considering the very much important economy and security in the strait of Hormuz to the Gulf states, the writer found it very much convenient to highlight the issue of security in the strait of Hormuz and its bearing on the Gulf States through some practical points which floated to surface in the last decade during the Iraqi-Iranian War. These are, in the main, the following.:

Threats made by Iran to obstruct navigation in the strait and its practices in attacks launched on trade-ships belonging to neutral States and in planting marine mines.

Many Gulf States provided proposals to ensure the security of navigation in the Arab Gulf of which the following are more important:

a. The Umani Technical Proposal.
b. The Saudi Proposal.
c. The Iraqi Proposal.

After a profound investigation of the proposals provided by the above States concerning the security in the Gulf and in the

light of this study to the state of the strait of Hormuz, and bearing in mind the political situation of the region, the writer came to the conclusion that the strait has become the "artery" of the World owing to the flow of oil pouring through it. And in the absence of coordination and mutual understanding amongst the States of the region, the foreign forces will cling to staying in the region to safeguard their interests.

The writer, in this humble study, addresses the States of the region to come to a general agreement to safeguard the region and its inhabitants from the calamities of wars and crises (Allah forbids) and to implement mutual understanding to be the base of good relations amongst the Gulf States as expressed in the council of cooperation of Arab Gulf States and those of the States of Iraq and Iran.

قائمـــة المراجــع

أولا: المراجع العربية:-

١ - القرآن الكريم: سورة النحل - الآية ١٤ / سورة هود - الآية ٣٧.

٢ - د. ابراهيم محمد الدغمة: القانون الدولي الجديد للبحار - المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٣).

٣ - د. ابراهيم محمد العناني: القانون الدولي العام - (دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٨٤) - قانون البحار (دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٨٥).

٤ - د. أحمد ابو الوفاء، محمد: "القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ - (دار النهضة، القاهرة ١٩٨٩).

٥ - د. ادريس الضحاك: قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية - دراسة كاملة للقوانين الوطنية وللاتفاقيات الثنائية والمتعددة الاطراف ولقواعد القانون الدولي في الميدان البحري - كتاب جائز على جائزة مدينة نيس بفرنسا/الطبعة الأولى (اسبانيا مطابع او نيغراف ١٩٨٧).

٦ - د. اسماعيل صبري مقلد: امن الخليج وتحديات الصراع الدولي ط١ (الربيعان للنشر والتوزيع - الكويت ١٩٧٦).

٧ - د. بدرية العوضي: طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي (الكويت ١٩٧٦).

٨ - بـرزان التكـريتي: الصـراع الـدولي فـي منطقة الخليج العربي وتـاثيره عـلى اقطار الخليج العربي والمحيط الهندي - (بغداد ١٩٨٢).

٩ - د. جابر ابراهيم الرواي: القانون الدولي الجديد للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ مع دراسة عن الخليج العربي - (بغداد ١٩٨٩).

١٠- د. جـعفر عبـد السـلام: قواعـد العلاقـات الدوليـة في القانون الـدولي والشـريعة الاسـلامية طـ١/١ (مكتبة السلام العالمية - ١٩٨١).

١١- د. جمـال قاسم زكريا: الخليج العربي - دراسة لتاريخ الامارات العربيـة المتحـدة فـي عصـر التوسع الاوروبي الاول ١٥٠٧ - ١٨٤٠ (دار الفكر العربي - القاهرة ١٩٨٥).

١٢- حسـن موسـى: "الخـليج العـربي ومضيـق هرمـز" ترجمة الى اللغة العربية - (الحقيقة برس بيروت ١٩٨٨).

١٣- حسين ندا حسين: الاهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحـي البحري في الخليج العربي. (رسالة ماجستير - الجامعة المستنصرية).

١٤- خـالد بـن محمد القاسمي: الخليج العربي ف السياسة الدولية - قضايـا ومشـكلات دار الثقافـة العربيـة، دار الشـباب للترجمة والنشر والتوزيع ١٩٨٧ - الطبعة الاولى).

١٥- خليل الياس مراد: حرب الخليج وانعكاساتها على الأمن القومي العربي (بغداد - ١٩٨٧).

١٦- شارل روسو: ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد (الأهلية للنشر والتوزيع ١٩٨٢).

١٧- د. رشاد عارف السيد: المسؤولية الدولية عن اضرار الحروب العربية الاسرائيلية ط ١ (دار الفرقان، عمان ١٩٨٤م).

١٨- د. صلاح الدين عامر: القانون الدولي الجديد للبحار مع دراسة لأهم احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار (دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٨٣).

١٩- فاري رشيد الياسين: مضيق هرمز والعدوان الايراني (السلسلة الثقافية "٢" لدار القادسية).

٢٠- د. عادل خالد حزما: مبدا حرية الملاحة في المضايق الدولية (رسالة دكتوراه جامعة القاهرة ١٩٧٩).

٢١- عبد الأمير عبد الكريم: الاهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز. (مركز دراسات العلوم الاجتماعية - جامعة البصرة - سلسلة "٣٥").

٢٢ - د. علي صادق ابو هيف: القانون الدولي العام، ط١١ (منشاة المعارف، الاسكندرية/١٩٧٥).

٢٣- د. عبد الله شاكر الطائي: النظرية العامة للمضايق مع دراسة تطبيقية على مضايق تيران وباب المندب (رسالة دكتوراه/جامعة القاهرة ١٩٧٤).

٢٤- د. عمرو عبد الفتاح خليل: مضيق تيران في ضوء احكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب: ١٩٨٠).

٢٥- د. عوض محمد المر: المرور البري (رسالة دكتوراه - جامعة عين شمس).

٢٦- فاليري يورك: آفاق الخليج في الثمانينات - جامعة البصرة - مركز دراسات الخليج العربي (سلسلة "٦٦" ١٩٨٢).

٢٧- د. فخري رشيد مهنا: النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز (رسالة دكتوراه، جامعة بغداد: ١٩٨٠).

٢٨- د. فكري احمد سنجر: مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء الصراع العربي الأسرائيلي واحكام القانون الدولي (رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة: ١٩٧٨).

٢٩- قدري قلعجي: الخليج العربي (دار الكاتب العربي، بيروت: ١٩٦٥).

٣٠- لمياء كاظم الكاظمي: المشروع العماني لامن الخليج في الدوريات العربية /جامعة البصرة - مركز دراسات الخليج العربي (سلسلة "٩٦٥" ١٩٨٠).

٣١- أ.د محمد ابراهيم فضة :التدخل السوفييتي في افغانستان، دراسة جيوسياسية وجيواستراتيجية، للصراع الدولي في جنوب آسيا، عمان ١٩٨٦.

٣٢- محمد جاسم محمد : الاستراتيجية الامنية في منطقة الخليج العربي "رؤية عربية" جامعة البصرة - مركز دراسات الخليج العربي (سلسلة "٦٥" ١٩٨٣).

٣٣- د. محمد حافظ غانم : محاضرات عن النظام القانوني للبحار - جامعة الدول العربية معهد الدراسات العربية العالية (القاهرة ١٩٦٣).

٣٤- د. محمد سعيد الخطيب: القانون الدولي والحق العربي في منع اسرائيل من استعمال المياه العربية (بغداد - مطبعة العاني ١٩٧٩).

- الوضع القانوني للبحر الاقليمي في القانون الدولي، مع دراسة للبحار الاقليمية العربية والاجنبية.

٣٥- مصطفى نبيل : مثلث الخطر - مضيق هرمز، باب المندب، جبل طارق (دار الكلمة والنشر - بيروت ١٩٨٣ الطبعة الثانية).

٣٦- د. مصطفى النجار ورفقاؤه : تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر : (جامعة البصرة - الطبعة الاولى: ١٩٨٤).

٣٧- د. مفيد شهاب: دروس في القانون الدولي العام والقانون الدولي الجديد للبحار (دار النهضة العربية، القاهرة : ١٩٨٥).

وثائق وتقارير

١-الجامعة العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم : "قانون البحار الجديد والمصالح العربية - ١٩٧٧.

٢-مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية : دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية (١٩٨٥).

٣-وزارة الاعلام العمانية : (سلسة ، سلطنة عمان ومسيرة الخير - محافظة مسندم مسقط: ١٩٨٦.

٤-الصراع على الخليج العربي: دراسة اقتصادية - سياسية لمشروع الأمن الخليجي (دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت: ١٩٧٨ الطبعة الأولى).

٥ - صندوق النقد العربي
التقرير الاقتصادي العربي ١٩٨٦.

٦-قانون البحار: النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مع مرفقاتها وفهرس بها الوثيقة الختامية لمؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار وتمهيد للاتفاقية والمؤتمر (الامم المتحدة، نيويورك ١٩٨٨).

٧ - منظمة الاقطار المصدرة للبترول (التقرير السنوي الحادي عشر: ١٩٨٣).

BIBLIOGRAPHY

1 - Amin. S. H.: International and legal Problems of the Gulf (Middle East and North African Studies Press Limited, London, 1981).

2 - Amin, S. H.: Political and Strategic Issues in the Gulf (Royston Limited, Glasgow, 1984).

3 - Baxter, R. R.: The Law of International Water Way with Particular Regard to Interoceanic Canals (Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1964).

4 - Colombos, C. J.: The International Law of the Sea, 5th. edn. (Longman, London, 1962).

5 - El-Hakim, A. A.: The Middle Eastern States and the Law of the Sea (Manchester University Press, London, 1979).

6 - El-Mor, A. M.: The Regime of Passage in the Straits Used for International Navigation, in the Light of the third conference on the Law of the Sea, 1981.

7 - George B. David: The Elements of International Law - with an Account of its Original sources and Historical Development (New York and London Harper * Brothers - Publishers). pp. 518-626.

8 - Gerhard Von Glahn,: Law among Nations an Introduction to Public International Law, 2nd edn. (University of Minnesota Duluth, 1970).

9 - Highet, Keith : The International Lawyer (Fall 1987 Vol. 21 November 4) - Between a Rock and a Hard Place the United States, International Court and the Nicaragua case. pp. 1083-1102.

10- Pharand, D.: International Straits,1977 Vol. 3.

11- Pharand, D.: The Law of the Sea of the Arctic with a special reference to Canada (University of Ottawa Press, Ottawa, Canada, 1973).

12- Ramazani, R.K.: The Persian Gulf and the Strait of Hormuz (Alphen and Den Rijin, Netherlands, 1979).

13- Tunkin, G.I.: International Law, translated by Saifulin, M. (Progress Publishers, Moscow, 1986).

REFERENCES

UN - DOC A/CONF	62/L.8/ REV 1
UN - DOC A/CONF	62/C.2/L.16
UN - DOC A/CONF	62/C.2/L.3
UN - DOC A/CONF	62/C.2/L.20
UN - DOC A/CONF	62/C.2/2.44
UN - DOC A/CONF	62/C.2/WP.1
UN - DOC A/CONF	62/WP.8/REV.1/PAR II
UN - DOC A/CONF	62/WP.8/REV.2/PAR II
UN - DOC A/CONF	62/SR.36.15 JULY 1974
UN - DOC A/CONF	62/C.2/SR.38 15 AUGUST 1974
UN - DOC A/CONF	62/121

قائمة البحوث المتخصصة

١ - د. احمد ابو الوفا محمد (المجلة المصرية للقانون الدولية - عدد رقم (٤٢)، عام ١٩٨٦) قضية الانشطة الحربية وشبه الحربية في نيكاراجوا وضدها.

٢ - د. جعفر عبد السلام: (المجلة المصرية للقانون الدولي مجلد ٣٧ عام ١٩٨١) النظام القانوني للمضايق.

٣ - د. حسين محمد البحارنة: (جامعة البصرة - مركز دراسات الخليج العربي سلسلة ٣٥) الاهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي.

٤ - د. خليل اسماعيل الحديثي: (مجلة المستقبل العربي عدد ٨٩ السنة التاسعة ٧ تموز ١٩٨٦) نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز.

٥ - د. زكي غباشي: (المجلة المصرية للقانون الدولي مجلد ١٣ عام ١٩٥٧) الوضع القانوني لخليج العقبة ومضيق تيران.

٦ - سالم بن ناجم الغيلاني/مقدم: (كلية القيادة والاركان الملكية الأردنية - عمان ١٩٨٨) الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز.

٧ - د. صبري فارس الهيتي: (مجلة التوثيق الاعلامي المجلد الثالث العدد الاول والثاني ١٩٨٤) مضيق هرمز والحرب العراقية الايرانية - الجغرافيا السياسية.

٨ - صدقة يحيى فاضل: (مجلة التعاون عدد ٩ السنة الثالثة ١٩٨٨) مضيق هرمز، طبيعته وأهميته الاستراتيجية والاقليمية العالمية.

٩ - د. عبدالجبار ناجي وزميله : (مركز دراسات الخليج/جامعة البصرة سلسلة ٧٦، ١٩٨٥) دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية .

١٠- عبد العالم بن مستهيل/ عميد : (الكلية الملكية للدراسات الدفاعية - لندن ١٩٨٣) حرية مرور نفط الخليج واهميته في الأقتصاد العالمي ودور سلطنة عمان.

١١- د. عبدالله عبدالمحسن السلطان : (معهد الدراسات الدبلوماسية الرياض، ٤ - ١٩٨٥/٥/٧، اهمية البحر الاحمر والصراع العربي الاسرائيلي.

١٢- د. عوض محمد المر : (مجلة العدالة عدد ١٤ السنة الرابعة - ابو ظبي ١٩٧٧) المرور في المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية .

١٣- فلاح شاكر اسود : (ندوة المواصلات في الوطن العربي - بيروت ١٩٨٢) اثر احتلال الجزر العربية في الخليج العربي على المواصلات البحرية العربية .

١٤- قاسم بن محمد الصالحي (مسقط ١٩٨٩)، وزارة الخارجية العمانية تطور القانون التنظيمي للبحار.

١٥- مجلس التعاون لدول الخليج العربية - الأمانة العامة النشرة الاقتصادية - العدد الاول ١٩٨٦، العدد الثاني ١٩٨٧.

١٦- محمد الحاج حمود : (ندوة المواصلات في الوطن العربي - بيروت ١٩٨٢) النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز .

١٧- د. محمد عمر مدني: (مجلس التعاون الخليجي يناير ١٩٨٦) محاضرات الندوة الدراسية الثانية للدبلوماسيين.

- الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار مجلة التعاون السنة ٢ عدد ٨ تشرين اول ١٩٨٧).

قائمة الدوريات/ الصحف والمجلات

١ - الجريدة الرسمية رقم ٢١١ ٥ شباط ١٩٨١.
سلطنة عمان.

٢ - المجلة المصرية للقانون الدولي.

٣ - جريدة القبس الكويتية
العدد ٢٨٦٠ بتاريخ ١٩٨٠/٥/٢.

٤ - جريدة صوت الشعب الاردنية، عمان، ٩٨٥/٣/١٤

٥ - صحيفة الثورة العراقية
بغداد - ٢ ايلول ١٩٧٩.

٦ - مجلة التعاون
س ٢ ع ٨ تشرين اول ١٩٨٧

٧ - مجلة الحوادث
العدد ١٦٠٧ السنة ٣١ بتاريخ ١٩٨٧/٨/٢١

٨ - مجلة المجلة، الاعداد:-
٤٣٢ - ١٩٨٦/٩/٢.
٣٨٧ - ٨ - ١٩٨٧/٧/١٤.
٣٩٣ - ١٩ - ١٩٨٧/٨/٢٥
٣٩٨ - ٢٣ - ١٩٨٧/٩/٢٩
٣٩٩ - ٩/٣٠ - ١٩٨٧/١٠/٦.
٤٠٥ - ١٩٨٧/١١/١٧/١١.

٩ - مجلة المستقبل - باريس

عدد ١٦٧ ص ٤ - ٣/ ايار ١٩٨٠

عدد ٣١٩ ٢/ ايار ١٩٨١.

١٠- مجلة جند عمان:-

العدد ١٧٠ تاريخ ١٩٨٩/٧/١

عدد غير معروف عام ١٩٨٥

العدد (خاص) ١٤٠/ تشرين الثاني ١٩٨٦.

١١- مجلة كل العرب/ باريس

العدد ٢١١ تاريخ ١٠/ ١٩٨٦/٩.

١٢- مجلة مركز دراسات الخليج العربي.

قائمة الملاحق

١ - اتفاقية الجرف القاري العماني الايراني

٢ - التصريح العماني الايراني حول الدوريات المشتركة العمانية الايرانية

٣ - تحفظ كل من سلطنة عمان وجمهورية ايران، والجمهورية العراقية على اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

٤ - وثائق تبين شرعية الحق العربي في الجزر العربية طنب الكبرى وطنب الصغرى وابو موسى.

٥ - خريطة توضح الجرف القاري العماني.

٦ - خريطة توضح نظم فصل الحركة والملاحة في مضيق هرمز .

٧ - خريطة توضح تداخل حدود البحر الاقليمي لكل من سلطنة عمان وايران.

٨ - اتفاقية لاهاي الثامنة لعام ١٩٠٧.

٩ - احصائية بعدد القوات البحرية الأجنبية في الخليج العربي.

ACCORD IRAN - OMAN DU 25 JUILLET 1974

THE IMPERIAL GOVERNMENT OF IRAN AND

THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

Desirous of establishing in a just, equitable and precise manner the boundary line between the respective areas of the continental shelf over which they have sovereign rights in accordance with international law, and after having exchanged credentials, found in good and due form.

Article 1

The line dividing the continental shelf lying between the territory of Iran on the one side and the territory of Oman on the other side shall consist of geodetic lines between the following points in the sequence hereinafter set out:

Point (1) is the most western point which is the intersection of the geodetic line drawn between point (0) having the coordinates of 55°42′15″E. 26°14′45″N. and point (2) having the coordinates of 55°47′45″E. 26°16′35″N. with the lateral offshore boundary line between Oman and Ras Al Khaimah.

	Longitude East.	Latitude North
Point (2)	55°47′45″	26°16′35″
Point (3)	55°52′15″	26°18′50″
Point (4)	56°06′45″	26°28′40″
Point (5)	56°08′35″	26°31′05″
Point (6)	56°10′25″	26°32′50″
Point (7)	56°14′30″	26°35′25″
Point (8)	56°16′30″	26°35′35″
Point (9)	56°19′40″	26°37′00″ W. Intersect of Larac
Point (10)	56°33′00″	26°42′15″ E. Intersect of Larac 12m1
Point (11)	56°41′00″	26°44′15″
Point (12)	56°44′00″	26°41′35″
Point (13)	56°45′15″	26°39′40″
Point (14)	56°47′45″	26°35′15″
Point (15)	56°47′30″	26°25′15″
Point (16)	56°48′05″	26°22′00″
Point (17)	56°47′50″	26°16′30″
Point (18)	56°48′00″	26°11′35″
Point (19)	56°50′15″	26°03′05″
Point (20)	56°49′50″	25°58′05″
Point (21)	56°51′30″	25°45′20″

Point (22) is the most southern point located at the intersection of the geodetic demarcation line drawn from point (21) (specified above) at an azimuth angle of 190 00:00 and of the lateral offshore boundary line between Oman and Sharjha.

Article 2.

If any single geological petroleum structure or petroleum field, or any single geological structure or field of any other mineral extends across the boundary line set out in Article 1 of this Agreement and the part of such structure or field which is situated on one side of that boundary line could be exploited wholly or in part by directional drilling from the other side of the boundary line then.

a) No well shall be drilled on either side of the boundary line as set out in Article A so that any producing section thereof is less than 125 meters from the said boundary line except by mutual agreement between the two contracting Parties.

b) If the circumstances considered in this Article shall arise both Parties hereto shall use their endeavours to reach agreement as to the manner in which the operations on both sides of the boundary line could be coordinated or unitized.

Article 3

The Boundary line referred to in Article A herein has been illustrated on the British admiralty Chart no.2888,1962 edition with small corrections through 1974, and with the ellipsoid used in said chart, which is annexted to this Agreement.

The said chart has been made in duplicate and signed by the representatives of both Parties each of whom has retained one copy thereof.

Article 4.

Nothing in this Agreement shall affect the status of the superjacent waters or airspace above any part of the continental shelf.

Article 5.

a) This Agreement shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged at Muscat.

b) This Agreement shall enter into force on the date of the exchange of instruments of ratification.

In witness thereof the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Tehran the 25th day of july 1974, corresponding to the 3rd day of Morded 1353 and the 5th day of Rajab 1394, in Persian, Arabic, and English languages, all texts being equally authoritative.

IRANIAN - OMANI JOINT PATROL OF THE STRAIT OF HORMUZ

At the invitation of the Shah of Iran the Sultan of Oman paid an official visit to Iran from 2 to 8 March 1974. The foundations of the joint Iranian - Omani patrol of the Strait of Hormuz were laid during this visit. The following excerpts represent the author's free translation from the texts of the remarks by the Shah and the Sultan and the text of the joint communiqué in Persian that was issued at the end of the visit.

The Shah of Iran: Given the geographic proximity of Iran and Oman, the two countries had enjoyed close relations from ancient times, which have naturally become even closer during the Islamic period (of their history) as a result of a common religious faith. The special location of your country at the entrance of the Strait of Hormuz, which has always constituted Iran's gateway of sea communication to the rest of the world, has consistently interested us (Iran) in the fate of its inhabitants. Clearly, today the petroleum resources of our two countries as well as those of the other lands around the Persian Gulf make the area a sensitive spot in the world, and this mutuality of our interests is more decisively important now than ever before.

The increasing strategic significance of Iran and your country in world affairs has placed this geographic region in the center of world political calculations which require careful and intelligent attention and preparedness from all the littoral states. The Persian Gulf has a vital significance for all of us. My Government has repeatedly, clearly, and decisively condemned not only the exercise of any kind of (illegitimate) foreign influence in the Gulf area, but has also denounced any kind of subversive activities that pose a threat to the security of this region. For this reason we have publicly declared that Iran is prepared to extend any kind of assistance to every independent Gulf state, and it will swiftly do so when a nation requests such aid so that the security of transit in the Persian Gulf, which is Iran's only sea route to the Indian Ocean and the rest of the world, is maintained.

We believe that this security requires not only military capability, but also the improvement of the standards of living of the peoples of this region. Basic social and educational reforms in the Gulf states can forestall subversive and destructive activities of foreign agents. Such activities can not flourish in conditions of economic betterment and social justice.

The better these conditions, the less the chances of successful intrigues.

It is self-evident that the expansion and strengthening of friendly cooperation between our two countries will be in the national interest of both; they will also serve to fortify the stability and security of this strategic region of the world in the interest of international peace and security.

The Sultan of Oman: All Your Majesty's remarks in regard to the stability and security of this region in effect represent our own desires as well.We have been actively conscious of these so that all the nations of this area can live in complete stability and security.

Your Majesty, we both strive toward one goal and purpose. It is evident to all that with all - encompassing efforts You have led Iran successfully to the ranks of the progressive nations of the world.

We, too, are trying to take positive and decisive measures in Oman toward the sole and basic goal of progress, which our nation did also enjoy in the past. Naturally, this task requires

political stability and national security. For this reason Your Majesty was the first who responded to our appeal and sent us arms and military personnel unreservedly. fortunately, the Iranian troops performed courageously, and we are very grateful.

Iranian-Omani Communiquw, 7 March 1977

The leaders of the two counties expressed their firm belief in complete cooperation between Iran and Oman in every field of endeavor for the purpose of maintaining the stability and security of the region and the freedom of navigation through the Strait of Hormuz and the adjacent seas, which is vitally important to both states. They also declared unequivocally and decisively that they condemn the exercise of any kind of (illegitimate) influence by foreign powers within this region, and consider it detrimental to the national interests of both countries. they will act jointly to prevent any kind of infiltration and subversion that might threaten the security of the two countries.

6. UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA

Concluded at Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982

Not yet in force (see article 308 of the Convention).

TEXT: A/CONF.62/122 and Corr. 1 to 11; depositary notifications C.N.236.1984.TREATIES-7 of 5 October 1984 (procès-verbal of rectification of the English and Spanish authentic texts); C.N.202.1985.TREATIES-17 of 23 August 1985 (procès-verbal of rectification of the original English text) and C.N.17.1986.TREATIES-1 of 7 April 1986 (procès-verbal of rectification of the original Arabic, Chinese, English, French and Spanish texts of the Final Act).

Note: The Convention was adopted by the Third United Nations Conference on the Law of the Sea and opened for signature, together with the Final Act of the Conference, at Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982. The Conference was convened pursuant to resolution 3067 (XXVIII)[1] adopted by the General Assembly on 16 November 1973. The Conference held eleven sessions, from 1973 to 1982, as follows:

- First session: United Nations Headquarters, New York, 3 to 15 December 1973;
- Second session: Parque Central, Caracas, 20 June to 29 August 1974;
- Third session: United Nations Office at Geneva, 17 March to 9 May 1975;
- Fourth session: United Nations Headquarters, New York, 15 March to 7 May 1976;
- Fifth session: United Nations Headquarters, New York, 2 August to 17 September 1976;
- Sixth session: United Nations Headquarters, New York, 23 May to 15 July 1977;
- Seventh session: United Nations Office at Geneva, 28 March to 19 May 1978;
- Resumed seventh session: United Nations Headquarters, New York, 21 August to 15 September 1978;
- Eighth session: United Nations Office at Geneva, 19 March to 27 April 1979;
- Resumed eighth session: United Nations Headquarters, New York, 19 July to 24 August 1979;
- Ninth session: United Nations Headquarters, New York, 3 March to 4 April 1980;
- Resumed ninth session: United Nations Office at Geneva, 28 July to 29 August 1980;
- Tenth session: United Nations Headquarters, New York, 9 March to 24 April 1981;
- Resumed tenth session: United Nations Office at Geneva, 3 to 28 August 1981;
- Eleventh session: United Nations Headquarters, New York, 8 March to 30 April 1982;
- Resumed eleventh session: United Nations Headquarters, New York, 22 to 24 September 1982;
- Final Part of the eleventh session: Montego Bay, Jamaica, 6 to 10 December 1982.

The Conference also adopted a Final Act[2] with, annexed thereto, nine resolutions and a statement of understanding. The text of the Final Act has been reproduced as document A/CONF.62/121 and Corr. 1 to 8.

Participant	Signature	Ratification, formal confirmation (c), accession (a)
Afghanistan	18 Mar 1983	
Algeria	10 Dec 1982	
Angola	10 Dec 1982	
Antigua and Barbuda	7 Feb 1983	
Argentina	5 Oct 1984	
Australia	10 Dec 1982	
Austria	10 Dec 1982	
Bahamas	10 Dec 1982	29 Jul 1983
Bahrain	10 Dec 1982	30 May 1985
Bangladesh	10 Dec 1982	
Barbados	10 Dec 1982	
Belgium	5 Dec 1984	
Belize	10 Dec 1982	13 Aug 1983
Benin	30 Aug 1983	
Bhutan	10 Dec 1982	
Bolivia	27 Nov 1984	
Botswana	5 Dec 1984	
Brazil	10 Dec 1982	
Brunei Darussalam	5 Dec 1984	
Bulgaria	10 Dec 1982	
Burkina Faso	10 Dec 1982	
Burma	10 Dec 1982	
Burundi	10 Dec 1982	
Byelorussian SSR	10 Dec 1982	
Cameroon	10 Dec 1982	19 Nov 1985
Canada	10 Dec 1982	
Cape Verde	10 Dec 1982	10 Aug 1987
Central African Republic	4 Dec 1984	

Participant	Signature	Ratification, formal confirmation (c), accession (a)
Chad	10 Dec 1982	
Chile	10 Dec 1982	
China	10 Dec 1982	
Colombia	10 Dec 1982	
Comoros	6 Dec 1984	
Congo	10 Dec 1982	
Cook Islands	10 Dec 1982	
Costa Rica	10 Dec 1982	
Côte d'Ivoire	10 Dec 1982	26 Mar 1984
Cuba	10 Dec 1982	15 Aug 1984
Cyprus	10 Dec 1982	
Czechoslovakia	10 Dec 1982	
Democratic Kampuchea	1 Jul 1983	
Democratic People's Republic of Korea	10 Dec 1982	
Democratic Yemen	10 Dec 1982	21 Jul 1987
Denmark	10 Dec 1982	
Djibouti	10 Dec 1982	
Dominica	28 Mar 1983	
Dominican Republic	10 Dec 1982	
Egypt	10 Dec 1982	26 Aug 1983
El Salvador	5 Dec 1984	
Equatorial Guinea	30 Jan 1984	
Ethiopia	10 Dec 1982	
European Economic Community	7 Dec 1984	
Fiji	10 Dec 1982	10 Dec 1982
Finland	10 Dec 1982	
France	10 Dec 1982	

and is subject to observance procedures.
Communications identica' celved from the Governor 6 December 1973) and February 1974).

57 :
1958, t
Secretar

Participant	Signature	Ratification, formal confirmation (c), accession (a)
		May 1984
		7 Jun 1983
	.982	
	.983	
	Oct 1984	6 Sep 1985
	Dec 1982	24 Aug 1986
	10 Dec 1982	
	10 Dec 1982	
	10 Dec 1982	
	10 Dec 1982	
	10 Dec 1982	21 Jun 1985
	10 Dec 1982	
Indone[illegible]	10 Dec 1982	3 Feb 1986
Iran (Islamic Republic of)	10 Dec 1982	
Iraq	10 Dec 1982	30 Jul 1985
Ireland	10 Dec 1982	
Italy	7 Dec 1984	
Jamaica	10 Dec 1982	21 Mar 1983
Japan	7 Feb 1983	
Kenya	10 Dec 1982	
Kuwait	10 Dec 1982	2 May 1986
Lao People's Democratic Republic	10 Dec 1982	
Lebanon	7 Dec 1984	
Lesotho	10 Dec 1982	
Liberia	10 Dec 1982	
Libyan Arab Jamahiriya	3 Dec 1984	
Liechtenstein	30 Nov 1984	
Luxembourg	5 Dec 1984	
Madagascar	25 Feb 1983	
Malawi	7 Dec 1984	
Malaysia	10 Dec 1982	
Maldives	10 Dec 1982	
Mali	19 Oct 1983	16 Jul 1985
Malta	10 Dec 1982	
Mauritania	10 Dec 1982	
Mauritius	10 Dec 1982	
Mexico	10 Dec 1982	18 Mar 1983
Monaco	10 Dec 1982	
Mongolia	10 Dec 1982	
Morocco	10 Dec 1982	
Mozambique	10 Dec 1982	
Namibia (United Nations Council for Namibia)	10 Dec 1982	18 Apr 1983
Nauru	10 Dec 1982	
Nepal	10 Dec 1982	
Netherlands	10 Dec 1982	
New Zealand	10 Dec 1982	
Nicaragua	9 Dec 1984	
Niue	5 Dec 1984	
Niger	10 Dec 1982	

Participant	Signature	Ratification, formal confirmation (c), accession (a)
Nigeria	10 Dec 1982	14 Aug 1986
Norway	10 Dec 1982	
✓Oman	1 Jul 1983	
Pakistan	10 Dec 1982	
Panama	10 Dec 1982	
Papua New Guinea	10 Dec 1982	
Paraguay	10 Dec 1982	26 Sep 1986
Philippines	10 Dec 1982	8 May 1984
Poland	10 Dec 1982	
Portugal	10 Dec 1982	
Qatar	27 Nov 1984	
Republic of Korea	14 Mar 1983	
Romania	10 Dec 1982	
Rwanda	10 Dec 1982	
Saint Kitts and Nevis	7 Dec 1984	
Saint Lucia	10 Dec 1982	27 Mar 1985
Saint Vincent and the Grenadines	10 Dec 1982	
Samoa	28 Sep 1984	
Sao Tome and Principe	13 Jul 1983	3 Nov 1987
Saudi Arabia	7 Dec 1984	
Senegal	10 Dec 1982	25 Oct 1984
Seychelles	10 Dec 1982	
Sierra Leone	10 Dec 1982	
Singapore	10 Dec 1982	
Solomon Islands	10 Dec 1982	
Somalia	10 Dec 1982	
South Africa	5 Dec 1984	
Spain	4 Dec 1984	
Sri Lanka	10 Dec 1982	
Sudan	10 Dec 1982	23 Jan 1985
Suriname	10 Dec 1982	
Swaziland	18 Jan 1984	
Sweden	10 Dec 1982	
Switzerland	17 Oct 1984	
Thailand	10 Dec 1982	
Togo	10 Dec 1982	16 Apr 1985
Trinidad and Tobago	10 Dec 1982	25 Apr 1986
Tunisia	10 Dec 1982	24 Apr 1985
Tuvalu	10 Dec 1982	
Uganda	10 Dec 1982	
Ukrainian SSR	10 Dec 1982	
Union of Soviet Socialist Republics	10 Dec 1982	
United Arab Emirates	10 Dec 1982	
United Republic of Tanzania	10 Dec 1982	30 Sep 1985
Uruguay	10 Dec 1982	
Vanuatu	10 Dec 1982	
Viet Nam	10 Dec 1982	
Yemen	10 Dec 1982	
Yugoslavia	10 Dec 1982	5 May 1986
Zaire	22 Aug 1983	
Zambia	10 Dec 1982	7 Mar 1983
Zimbabwe	10 Dec 1982	

O M A N

<u>Upon signature:</u>

"It is the understanding of the Government of the Sultanate of Oman that the application of the provisions of articles 19, 25, 34, 38 and 45 of the Convention does not preclude a coastal State from taking such appropriate measures as are necessary to protect its interest of peace and security".

IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF

<u>Upon signature:</u>

In accordance with Article 310 of the Convention on the Law of the Sea, the Government of the Islamic Republic of Iran seizes the opportunity at this solemn moment of signing the Convention, to place on the records its "understanding" in relation to certain provisions of the convention. The main objective for submitting these declarations is the avoidance of eventual future interpretation of the following article in a manner incompatible with the original intention and previous positions or in disharmony with national laws and regulations of the Islamic Republic of Iran. It is, ..., the understanding of the Islamic Republic of Iran that:

1) Notwithstanding the intended character of the Convention being one of general application and of law making nature, certain of its provisions are merely product of quipdpro - quo which do not necessarily purport to codify the existing customs or established usage (practice) regarded as having an obligatory character.

Therefore, it seems natural and in harmony with article 34 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, that only States parties to the Law of the Sea Convention shall be entitled to benefit from the contractual rights created therein.
The above considerations pertain specifically (but not exclusively) to the following:

- The right of Transit passage through straits used for inter - national navigation (Part III, Section w, article 38).
- The notion of "Exclusive Economic Zone" (Part V).
- All matters regarding the International Seabed area and the Concept of "Common Heritage of mankind" (Part XI).

2) In the light of customary international law, the provisions of article 21, read in association with article 19 (on the Meaning of Innocent Passage) and article 5 (on the Rights of Protection of the Coastal States), recognizes (though implicitly) the rights of the Coastal States to take measures to safeguard their security interests including the adoption of laws and regulations regarding, inter alia, the requirements of prior authorization for warships willing to exercise the right of innocent passage through the territorial sea.

3) The right referred to in article 125 regarding access to and from the sea and freedom of transit to and from the sea and freedom of transit of Land - locked States is one which is derived from mutual agreement of States concerned based on the principle of reciprocity.

I R A Q

<u>Upon signature:</u>

Pursuant to article 310 of the present Convention and with a view to harmonizing Iraqi laws and regulations with the provisions of the Convention, the Republic of Iraq has decided to issue the following statement:

1) The present signature in no way signifies recognition of Israel and implies no relationship with it.
2) Iraq interprets the provisions applying to all types of straits set forth in Part III of the convention as applying also the navigation between lands situated near those straits if the shipping lanes leaving or entering those straits is defined by the competent international organization lie near such islands.

(ترجمة الملحق رقم ـ ١٦)

اتفاق سياسي بين حكومة صاحبة الجلالة وشركتي « يونيون اويل اكسبلوريشن انديرودكشن وسدرن ناتشورال غاز »

هذا الاتفاق المؤرخ في الخامس من آذار ١٩٦٤ معقود بين حكومة صاحبة الجلالة ملكة المملكة المتحدة وايرلندا الشمالية (المشار اليها فيما بعد بحكومة صاحبة الجلالة) طرفا اولا وشركتي يونيون اويل اكسبلوريشن انديرودكشن المسجلة في ولاية كاليفورنيا (الولايات المتحدة الاميركية) وسدرن ناتشورال غاز المسجلة في ولاية ديلاور (الولايات المتحدة الاميركية) (المشار اليهما معا فيمابعد بالشركات وهو تعبير يطلق حسبما يسمح به النص على خلفائهما) طرفا ثانيا .

حيث ان الشركات قد عقدت مع الشيخ صقر بن محمد بن سالم القاسمي ، حاكم راس الخيمة (المشار اليه فيما بعد بالحاكم) اتفاق امتياز للنفط مؤرخا في ٣ آذار ١٩٦٤ (المشار اليه فيما بعد بالامتياز) فان الشركات مجتمعة ومنفردة اتفقت مع حكومة صاحبة الجلالة على الآتي :

(I) على الشركات مجتمعة او منفردة الحصول على موافقة خطية من حكومة صاحبة الجلالة اذا رغبت في بيع او نقل او تحويل اي من حقوقها او امتيازاتها

او مصالحها . على انه لا ضرورة لمنح مثل هذه الموافقة في الحالات التالية :

(أ) اذا كان مثل هذا البيع او النقل او التحويل لواحدة من الشركات الخاضعة مباشرة او بصورة غير مباشرة لادارة الشركتين .

(ب) اذا كانت الشركة المستفيدة والشركات التي يتم من خلالها ممارسة الادارة ؛ ان وجدت ، مسجلة اما في الولايات المتحدة او في اقليم تعتبر حكومة صاحبة الجلالة مسؤولة عن علاقاته الخارجية .

(ج) لايحق للشركات او الشركة المعنية ان تعتبر التحويل نافذا مالم تكن الجهة المعتمدة قد عقدت مع حكومة صاحبة الجلالة اتفاقا من شانه جعل هذا الاتفاق نافذا بحقها .

(II) تتعهد حكومة صاحبة الجلالة ، بناء على طلب الشركات ، ان تعقد مع الجهة المعتمدة الاتفاق المنصوص عنه في الفقرة ٢ (أ) ج من هذا الاتفاق .

(III) على الشركات او احداها ان تطلع حكومة صاحبة الجلالة على اية مفاوضات تنوي الدخول فيها مع سلطات راس الخيمة (عدا المفاوضات حول المسائل الفنية الروتينية والامور غير ذات الاهمية) وعلى تطور هذه المفاوضات وعليها كذلك ان تزود حكومة صاحبة الجلالة بنسخ عن كل المستندات الخطية التي تشكل جزءاً من المفاوضات .

(IV) حيثما كان من شان العمليات في منطقة ما ان تؤدي ؛ في نظر حكومة صاحبة الجلالة ؛ الى نزاع مع دول مجاورة فان من حقها ان تضع حدودا لايجوز للشركات العمل خارجها جماعيا او فرديا وعلى الشركات كلا او فرادى ان لا تتجاوز هذه الحدود بعد اعلامها بها .

(V) اذا اخفقت الشركات كلا او فرادى في التقيد باي حكم من احكام هذا الاتفاق واستمرت في ذلك لمدة ١٤ يوما من اخطارها خطيا بمخالفتها من قبل حكومة صاحبة الجلالة يمكن للحاكم اذا طلبت اليه حكومه صاحبة الجلالة ان يلغي الامتياز وتطبق آنئذ الاحكام الواردة في المادة ٢٦ (٥) من اتفاق الامتياز . على انه اذا احالت الشركات او احداها خلال المدة المذكورة الى التحكيم المنصوص عليه في الفقرة ٢ من المادة ٦ من هذا الاتفاق مسألة ما اذا كانت قد خرقت احكام هذا الاتفاق فان على حكومة صاحبة الجلالة ان تطلب من الحاكم الغاء الامتياز الا اذا كانت الشركات او احداها قد خالفت قرارا صادرا بموجب تلك الفقرة . وفي حال حدوث مثل هذه المخالفة لايحق للشركات كلا او فرادى ان تعترض على حق الحاكم بالغاء الامتياز بحجة لجوئها للتحكيم .

(VI) ا — عند قيام اي خلاف او نزاع بين الفرقاء حول تطبيق او تفسير او تنفيذ هذا الاتفاق

او حول اي موضوع يتضمنه او يتصل به او حول الحقوق والمسؤوليات الناجمة عنه يحق لهم اذا فشلوا في حل خلافهم او نزاعهم بطريقة اخرى ان يحيلوه لحكمين اثنين يختار كل فريق احدهما ويعين المحكمان حكما مرجحا (فيصلا) قبل بدء اجراءات التحكيم .

ب — يختار كل طرف محكمه خلال ٦٠ يوما بعد طلب الفريق الاخر ذلك والا فيعين من قبل قاضي قضاة انكلترا . واذا لم يتفق المحكمان على الفيصل خلال ٦٠ يوما بعد اختيارهما او تعيينهما يتولى قاضي القضاة في انكلترا تعيينه بناء على طلب احد المحكمين او كليهما . يجري التحكيم وفق احكام قانون التحكيم الصادر عام ١٩٥٠ عدا ما يتعارض منه مع احكام المادة ٦ ف ٢ من هذه الاتفاقية ويتم التحكيم في لندن .

ج — يكون قرار المحكمين ؛ وفي حالة الاختلاف الراي بينهما ؛ قرار الفيصل نهائيا وملزما للفرقاء .

د — عند اصدار الحكم يحدد المحكمون او الفيصل مدة يقوم خلالها المحكمون عليه بتنفيذ الحكم . ويكون هذا الطرف مسؤولا اذا اخفق في ذلك خلال هذه المدة دون سواها . ,

هـ — من اجل اغراض التحكيم لا تتصرف الشركات

POLITICAL AGREEMENT BETWEEN HER MAJESTY'S GOVERNMENT
AND THE UNION OIL EXPLORATION AND PRODUCTION COMPANY
AND THE SOUTHERN NATURAL GAS COMPANY

This Agreement dated the 4th day of March, 1964, is made between her majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter called "Her Majesty's Government") of the one Part and Union Oil Exploration and Production Company, a company incorporated in the State of California, United States of America, and Southern Natural Gas Company, a company incorporated in the States of Delaware, United States of America, (hereinafter together called "the Companies" which term where context so admits shall be deemed to include their successors and assigns) of the other part.

2. Whereas the Companies have concluded With Shaikh Saqr bin Muhammed bin Salim al Qasimi, the Ruler of Ras al Khaimah (hereinafter called "the Ruler") an Oil Concession Agreement dated the 3rd day of March, 1964, (hereinafter called "the Concession") the Companies and each of them have Agreed With Her Majesty's Government as Follows:

(I) If the Companies or either of them desire to Sell, convey, or transfer any or all of their or its rights, Powers or Interests, under the Concession, the Companies or Company in question shall first obtain the Written Permission of Her Majesty's Government, provided, however, that no such permission shall be required if:

(a) Such sale, conveyance of transfer is to one of the Companies or to a Company Controlled directly or indirectly by one or both of the Companies;

(b) The Company to which the assignment is made and the companies, if any, through which control is exercised, are incorporated either in the United States of America or in a territory for whose international relations Her Majesty's Government are responsible; and,

(c) The Companies or the Company in question shall not make such an assignment effective until the assignee has concluded an Agreement with Her Majesty's Government whereby the assignee is bound by this Agreement.

(II) Her Majesty's Government shall, at the request of the Companies, be prepared to conclude with the assignee the Agreement referred to in paragraph 2(I)(c) of this Agreement.

(III) The Companies and either of them shall inform Her Majesty's Government of any negotiations which they or it proposes to conduct with the Ras al Khaimah authorities (other than negotiations on technical, routine or unimportant matters) and of their progress, and shall supply to Her Majesty's Government copies of all written materials forming part of them.

(IV) Where operations in a specific area might in the opinion of Her Majesty's Government result in disputes with neighbouring states, Her Majesty's Government may lay down limits beyond which the Companies shall not operate either jointly or singly and the Companies and each of them, when informed of these limits in writing, shall not operate beyond them.

(V) If the Companies or either of them fail to observe any of the terms of this Agreement and continue to do so for a period of fourteen (14) days after written notice of such failure has been given to them by Her Majesty's Government, the Ruler may, if required to do so by Her Majesty's Government, terminate the Concession and the consequences provided for in Article 26.5 of the Concession shall thereupon apply. If, within the aforesaid period, the Companies or either of them refer to arbitration under paragraph 2(VI) of this Agreement the question whether or not they have failed to observe the terms of this Agreement Her Majesty's Government will not require the Ruler to terminate the Concession unless the Companies or either of them are in default of a decision under that paragraph. In the event of such default the Companies or either of them will not, by resorting to arbitration under the terms of Article 24 of the Concession Agreement, question the Ruler's right to terminate the Concession.

(VI) (a) If at any time any difference or dispute shall arise between the parties hereto concerning the application, interpretation or implementation of this Agreement, or anything herein contained or in connexion herewith or the rights or liabilities hereunder, the same shall, failing any Agreement to settle it in any other way, be referred to two arbitrators, one of whom shall be chosen by each Party, and an umpire who shall be chosen by the arbitrators before proceeding to arbitration.

(b) [illegible] within sixty (60) days after the delivery of a request to do so by the other party, failing which its arbitrator shall at the request of the other Party be designated by the Lord Chief Justice of England. In the event of the arbitrators failing to agree upon the umpire within sixty (60) days after being chosen or designated, the said Lord Chief Justice shall appoint an umpire at the request of the arbitrators or either of them. Arbitration shall be conducted in accordance with the provisions of the English Arbitration Act, 1950, except to the extent inconsistent with the provisions of paragraph 2(VI) of this Agreement, and shall take place in London.

(c) The decision of the arbitrators, or in the case of a difference of opinion between them, the decision of the umpire, shall be final and binding upon the Parties.

(d) In giving a decision the arbitrators or the umpire shall specify an adequate period of delay prior to the expiration of which the Party against whom the decision is given shall conform to the decision, and that Party shall be in default if that Party has failed to conform to the decision upon the expiration of that period and not otherwise.

(e) For the purposes of any arbitration the Companies shall act jointly and shall be regarded as one party. The decision shall be regarded as binding on each of the Companies and may give directions to the Companies or either of them.

/2a

منفصلة بل تعتبر طرفا واحدا ويعتبر الحكم الصادر ملزما لكل من الشركات ويمكن ان يوجه لها جميعا او لاحداها الاوامر اللازمة .

واقرارا لما تقدم فان كلاً من السير ج هاريسون (نيابة عن حكومة صاحبة الجلالة) و ر.ا بروك نيابة عن يونيون اويل اكسبلوريشن اندبرودكشن والسيد « و.اي.وين » نيابة عن شركة سذرن ناتشورال غاز قد وقعوا ادناه .

التواقيع :

....

....

....

In witness thereof Sir G. Harrison on behalf of Her Majesty's Government and Mr. R.A. Burke on behalf of Union Oil Exploration and Production Company and Mr. W.E. Winn on behalf of Southern Natural Gas Company have hereunto set their hand.

Signed and delivered by the said

Sir G. Harrison ....

on behalf of Her Majesty's Government in the presence of

....

Signed and delivered by the said

Mr. R.A. Burke ....

on behalf of Union Oil Exploration and Production Company

in the presence of

....

Signed and delivered by the said

Mr. W.E. Winn ....

on behalf of Southern Natural Gas Company

in the presence of

....

ملحق ـ ٥

دار الاعتماد السياسي
في الإمارات المتصالحة
دبي ، ١٣ سبتمبر ١٩٦٢

١٠٨٤/٠٢

حضرة الأفخم الأمجد السيد الشيخ صقر بن محمد
حاكم رأس الخيمة المعظم

بعد التحية والاحترام ،

أرجو أن تأكدوا لي ما إذا ترغبون ملكيتكم على جزيرتي طنب ونابيو طنب بصورة دائمية وإنكم تحتفظون بسلطتكم في كل شبر السيادة على هذين الجزيرتين .

وختاما تفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير .

(جي . بي . تريب)
المعتمد السياسي .

ملحق ـ ٦

دار الاعتماد السياسي في الإمارات
المتصالحة ـ دبي .
٢١ نوفمبر ١٩٥٧ (١٢٢٢/٥٧)

لحضرة الأفخم الأكرم الشيخ صقر بن محمد ،
حاكم رأس الخيمة المعظم .

بعد التحية والاحترام ،

١- نخبركم بأن باخرة الشيخ [illegible] لوخ روثفن ترغب في القيام بزيارة رسمية لرأس الخيمة [illegible] وذلك في يومي ١٦ ـ ١٧ نوفمبر [illegible] ١٤ ـ ١٠ صباحاً [illegible] .

٢- وبعد هذه الزيارة ستسافر الباخرة إلى جزيرتي طنب ونابيو طنب [illegible] وسيقوم القبطان في هذه الزيارة بوضع لوحة تشير بأن الجزيرة ملككم وهذه اللوحة تساعد على [illegible] أية سلطة أجنبية وسأكون شاكراً لو عينتم مندوباً من قبلكم لركوب الباخرة [illegible] ليشاهد هذه الاحتفالات [illegible] ويرجع إلى رأس الخيمة .

وتقبلوا تحياتي ،

(جي . بي . تريب)
المعتمد السياسي

1222/57

Political Agency,
Trucial States,
Dubai.
21st November 1957.

To,

Shaikh Saqr bin Muhammad,
Ruler of Ras al Khaimah.

After compliments,

I understand from [illegible] that H.M.S. frigate, Loch Ruthven would like to make an operational visit to Ras al Khaimah from November 16th to 17th.

2. After that the ship will go to your islands of Tunb and Nabi al Tunb. The Captain is arranging for a plaque to be erected on Nabi al Tunb to say that the island is your property. This should help to discourage claims by foreign powers. I should be grateful if you would appoint a representative to board the ship at Ras al Khaimah to witness the ceremony. Afterwards, he will be returned to Ras al Khaimah.

Usual Endings.

(J.P. Tripp)
Political Agent.

ملحق – ١٤

ANGLO-PERSIAN OIL COMPANY, LIMITED.

ABADAN,

SOUTH IRAN.

72-H/7

في ١٣ نوفمبر ١٩٣٥

صادر ٧٢ - هـ/٧

13th November 1935.

H.E. Shaikh Sultan ibn Salim,

Ruler of Ras-al-Khaimah.

حضرة جناب الاجل صاحب الفخامة الشيخ سلطان بن سالم حاكم رأس الخيمة المحترم.

Your Excellency,

We have for acknowledgment your letter dated 2nd November 1935 (4th Shaban 1354) from Bahrein, for which we thank you.

We trust that Your Excellency had a satisfactory visit to Bahrein and have now safely returned to Ras-al-Khaimah.

As regards "Tunb" Island, we note what you write regarding it, and also regarding certain other places within your area. We are now considering the question of exploring your country and its districts in accordance with your agreement dated 29th Rabi II, 1354 and will let you know our decision regarding such places as soon as possible.

Assuring you of our high esteem

Yours faithfully,

For D'ARCY EXPLORATION COMPANY LTD.,

GENERAL MANAGER.

صاحب الفخامة،

نشكركم على كتابكم من البحرين المؤرخ ٢ نوفمبر ١٩٣٥ الموافق ٤ شعبان ١٣٥٤

ونتأمل أن زيارتكم الى البحرين كانت مرضية وعدتم الآن الى رأس الخيمة سالمين.

اشرتم اما ما قلتم في كتابكم عن جزيرة الطنب وعن بعض المواقع الاخرى واقعة ضمن حدودكم ونحن الآن ننظر في مسألة تنقيب حدودكم مع مناطقكم بموجب اتفاقكم بتاريخ ٢٩ ربيع الثاني ١٣٥٤ وسنخبركم عن رأينا بشأن هذه المناطق بسرعة الممكنة

ولفخامتكم فائق الاحترام ..

المخلص

اي. اج. او. آلتكنسن

المدير العام

عن شركة الكشف الدارسية المحدودة

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY, LIMITED

ABADAN,

SOUTH IRAN.

No. 72-H/7 Dated 2nd December, 1935.

تاريخ ٢ ديسمبر ١٩٣٥

٧٢ - هـ/٧

H. E. Shaikh Sultan ibn Salim,

Ruler of Ras-al-Khaimah.

جناب المكرم الاجل حضرة صاحب الفخامة الشيخ سلطان بن سالم حاكم رأس الخيمة المحترم

Your Excellency,

Further to our letter No. 72-H/7 dated the 13th November, we have the honour to inform you that as regards your Island of "Tunb", we should expect to prospect there if it was deemed necessary, as being in your territory it is covered by the terms of our option.

Assuring you of our high esteem,

Yours faithfully,

For D'ARCY EXPLORATION COMPANY, LTD.,

GENERAL MANAGER.

بعد التحية والاحترام،

الحاقا لكتابنا الرقم ٧٢ - هـ/٧ والمؤرخ ١٣ نوفمبر ١٩٣٥ لنا الشرف أن نخبركم بخصوص جزيرتكم الطنب أننا سنشغل ان نطمع هناك اذا رأينا من الضرورة وحيث انها واقعة حدودكم فانها مشمولة بشروط الخيار. هذا وتقبلوا منا فائق الاحترام دمتم.

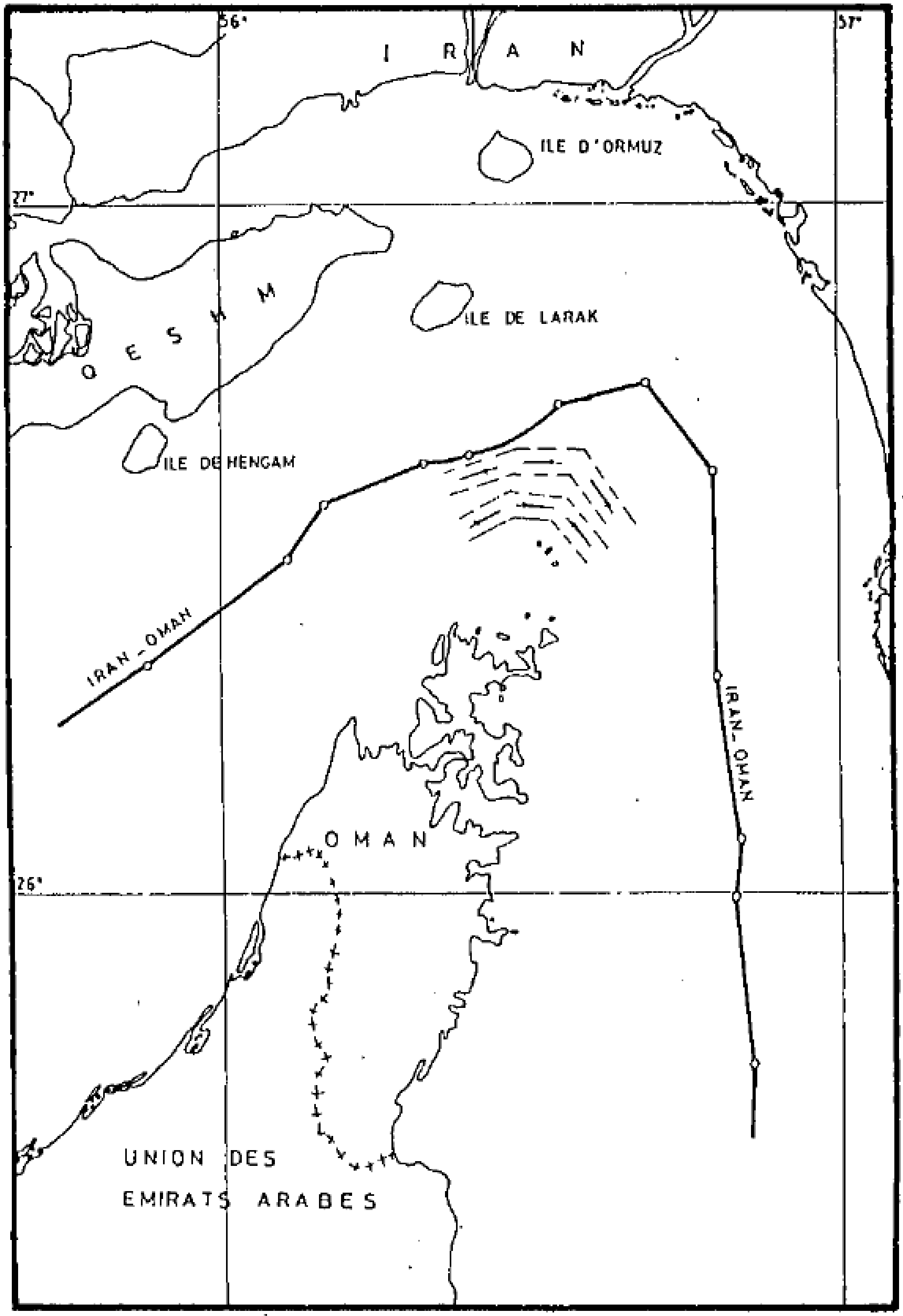
المخلص

أي. أج. او. آلتكنسن

المدير العام

عن شركة الكشف الدارسية المحدودة

تحديد الجرف القاري بين عمان وايران



Source : U.S. Department of state, op. cit, limits in the seas, n° 67 1 January 1976.

(Reference chart: British Admiralty 3956, first edition published 3 September 1971)

Description of the traffic separation scheme

(a) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

(1)	26°34'.70 N.,	56°21'.10 E.	(5)	26°28'.50 N.,	56°37'.60 E.
(2)	26°36'.40 N.,	56°28'.10 E.	(6)	26°34'.40 N.,	56°33'.65 E.
(3)	26°36'.40 N.,	56°34'.95 E.	(7)	26°34'.40 N.,	56°28'.60 E.
(4)	26°29'.55 N.,	56°39'.50 E.	(8)	26°31'.90 N.,	56°22'.45 E.

(b) A traffic lane for eastbound traffic is established between the separation zone and a separation line connecting the following geographical positions:

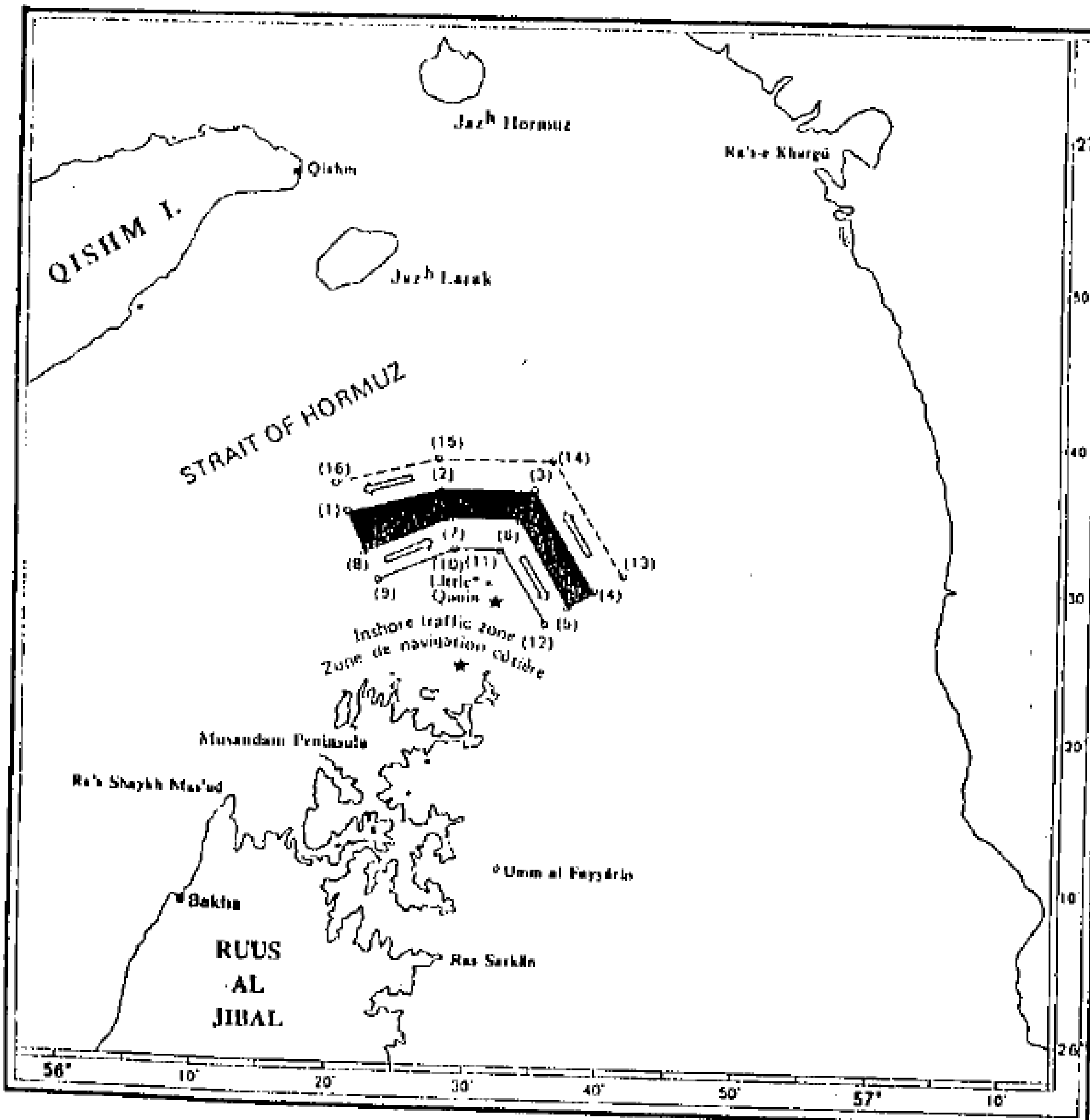
(9)	26°30'.10 N.,	56°23'.30 E.	(11)	26°32'.40 N.,	56°32'.40 E.
(10)	26°32'.40 N.,	56°29'.00 E.	(12)	26°27'.50 N.,	56°35'.70 E.

(c) A traffic lane for westbound traffic is established between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

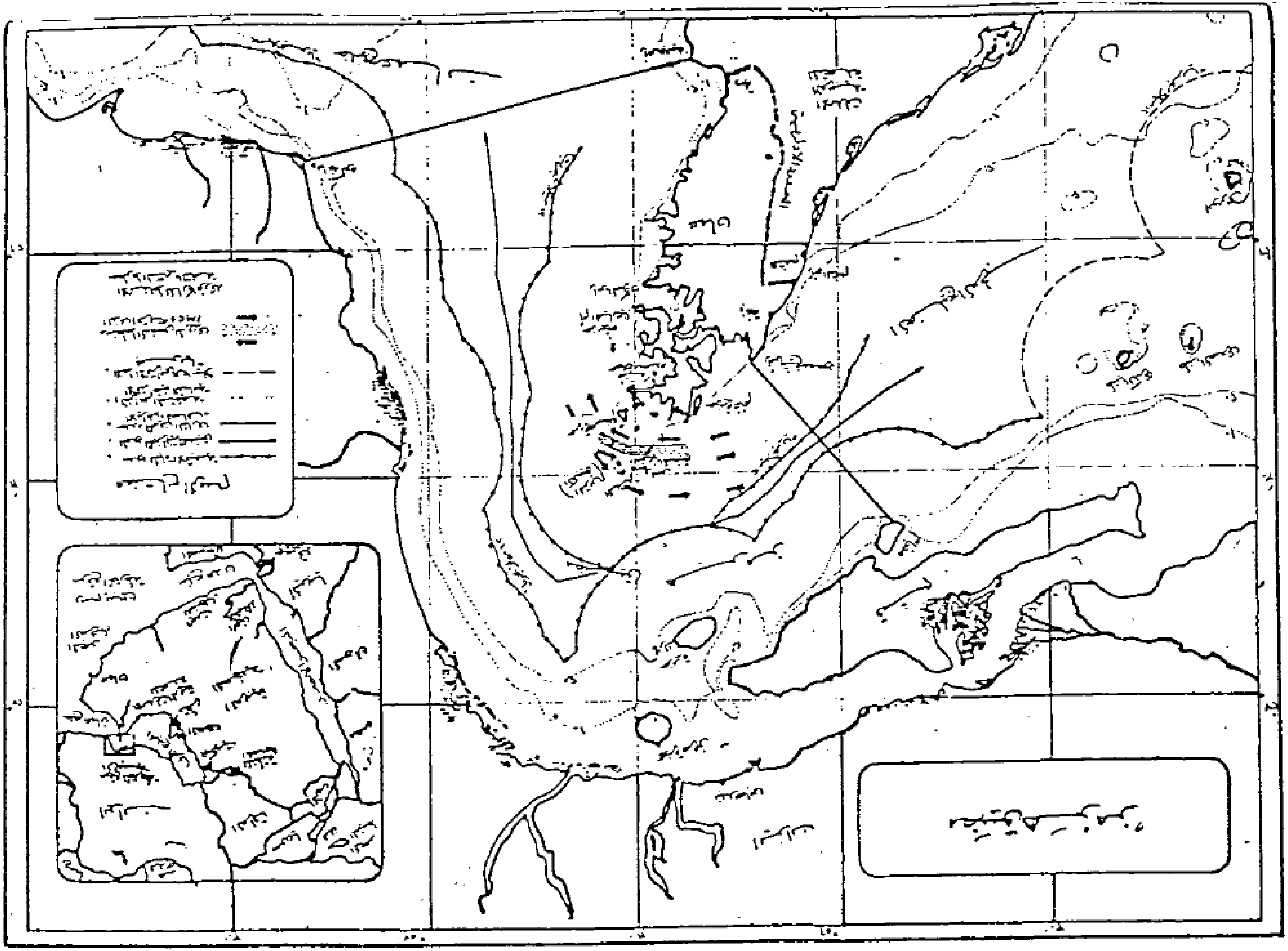
(13)	26°30'.60 N.,	56°41'.40 E.	(15)	26°38'.40 N.,	56°27'.75 E.
(14)	26°38'.40 N.,	56°36'.20 E.	(16)	26°36'.60 N.,	56°20'.20 E.

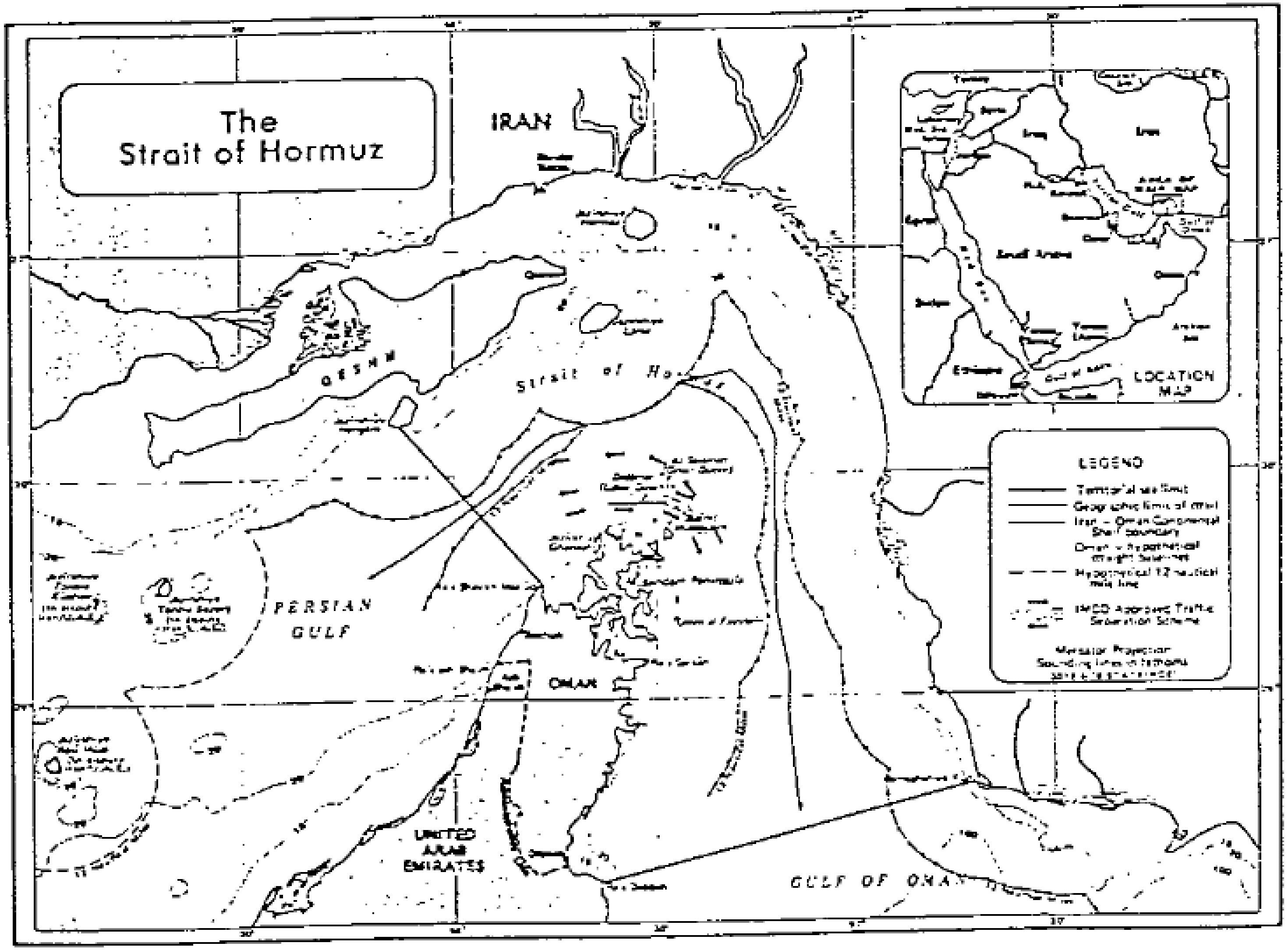
Inshore traffic zone

The area between the *Musandam* Peninsula Coast and the landward boundary of the traffic separation scheme is designated an inshore traffic zone.



IN THE STRAIT OF HORMUZ – DANS LE DETROIT D'ORMUZ


مضيق هرمز
مفتاح الرسم
إيران
عمان



The Strait of Hormuz

No. 8

CONVENTION RESTRICTING THE EMPLOYMENT OF SUBMARINE MINES AND TORPEDOES [2]

The High Contracting Powers, . . . inspired by the principle of the freedom of routes of maritime commerce, open to all nations;

Considering that, under existing conditions, the employment of

[1] For ratification, accession, and denunciation clauses, see Convention concerning Contractual Debts, p. 569, *ante*.

[2] The type of *mine* which is now in general use for military purposes consists of a case charged with explosives, which is planted in the channel of approach to ports or harbors with a view to prevent the entrance of hostile ships or fleets. They are exploded either automatically, by contact with an entering ship, or by electrical appliances which are controlled from the shore. The term *torpedo* is applied to a suitable case containing high explosives, which is operated by a self-propelling engine. Torpedoes are launched from a ship, or from a torpedo casemate on shore with a view to injure or destroy a passing ship of the enemy. Their movements are susceptible of being directed with considerable accuracy, and, if they miss their target, they are so constructed as to sink automatically, thus becoming harmless.

Restriction on the Use of Mines. During the recent war between Russia and Japan anchored contact mines were largely used both in the offensive and defensive operations of the belligerent parties. Considerable numbers of these contact mines became detached from their moorings, due, in part, to defective anchoring appliances, and in part to the action of the currents and tides. During the war, and especially after its close, these floating mines became a serious menace to shipping engaged in the ordinary navigation of the North China Sea, and occasioned great loss and damage to commercial interests in those waters.

The right of a belligerent to employ submarine mines in the defence of his coasts and territorial waters, together with their offensive and defensive employment in the theatre of active naval operations at sea, was generally conceded, coupled, however, with the obligation, on the part of both belligerents, to resort to such precautions in their use as would be calculated to secure to ordinary shipping as complete an immunity as possible from their terrible destructive effects. To apply a remedy to this situation the use of mines in maritime warfare was made the subject of conventional regulation at the Second Peace Conference at The Hague,

promptly communicated to the governments in the diplomatic way.

Art. V. At the end of the war the Contracting Powers agree to do everything that depends upon them to remove, each from its own coasts, the mines which they have planted. As to anchored automatic contact mines that one of the belligerents may have planted along the coasts of the other, their location will be notified, by the Power which has placed them, to the other Party, and each Power should proceed, with the least possible delay, to take up the mines which are in its waters.

Art. VI. The Contracting Powers which have not yet adopted perfected mines, such as are foreseen in the present regulations, and are for that reason unable actually to conform to the rules established in Articles I. and III., agree to transform their mine material, as soon as possible, in order that they may conform to the foregoing requirements.

Art. VII. The stipulations of the present undertaking are concluded for a period of seven years, or until the close of the Third Peace Conference, if that date is earlier.[1]

Art. XI. The present Convention shall have a duration of seven years, from the sixtieth day after the date of the first deposit of ratifications.

Save for denunciations, it shall continue in force after the expiration of such delay. The denunciation shall be notified in writing to the Government of the Netherlands, who shall immediately communicate a certified copy, in conformity with such notification, to all the other Powers, advising them the date upon which it was received.

The denunciation shall become operative, in respect to the Power which notified it, six months after the notification shall have reached the Government of the Netherlands.

Art. XII. The Contracting Powers agree to resume the question of the employment of automatic contact mines six months before the expiration of the term provided for in the first paragraph of the preceding Article, in case it shall not have been resumed and settled at an earlier date by the Third Peace Conference.

If the Contracting Powers conclude a new Convention concerning the employment of mines, the present Convention shall cease to be applicable upon its coming into operation.

[1] For Articles VIII., IX., and X., see the similar requests of the countries covering the Collection of Contractual Debts, p. 569 *ante*.

automatic contact mines cannot be interdicted, it is important to limit and regulate their use, in order to restrict the rigors of war, and, as far as possible, to give to peaceful navigation the security which it has a right to claim despite the existence of war;

While it may not be possible to regulate the matter in such a fashion as to give such guarantees as are desirable to the interests concerned, etc., etc.—

Article I. It is forbidden—

1. To place non-anchored automatic contact mines unless they are constructed in such a way as to become inoffensive within, at most, one hour after the Party which places them has lost control over them.

2. To place anchored contact mines which do not become inoffensive as soon as their anchoring connections are broken.

3. To employ torpedoes which do not become inoffensive when they have missed their target.

Art. II. It is forbidden to place automatic contact mines before the coasts and ports of an adversary for the sole purpose of interrupting commercial navigation.

Art. III. When anchored automatic contact mines are employed, all possible precautions should be taken for the security of pacific navigation. Belligerents agree to provide, as far as possible, that their mines shall become inoffensive after a limited time, and, in case they cease to be supervised, to point out the dangerous areas, as far as military exigencies will permit, by a notice to navigation which shall also be communicated to the governments through diplomatic channels.

Art. IV. Every neutral Power which places automatic contact mines in front of its coasts should observe the same precautions that are imposed on belligerents. The neutral Powers should make known to navigation, by a previous notice, the areas in which automatic contact mines are anchored. This notice shall be

where it was forbidden "to lay unanchored automatic contact mines, except when they are so constructed as to become harmless one hour, at most, after they pass out of the control of the party which plants them." It is also forbidden to plant anchored automatic contact mines which do not become harmless as soon as they break loose from their moorings, and to use torpedoes which do not similarly become harmless when they have failed of their target.

It was also forbidden to lay mines along the coast of an enemy solely for the purpose of interrupting commercial navigation. At the close of the war the belligerent Powers are required to use their utmost endeavors to remove, destroy, or otherwise render harmless any mines planted by them during the period of the war. Each belligerent is required to notify the other of the location of any mines laid by him, in the territorial waters of the enemy, during the progress of hostilities. The right of neutral Powers to plant mines in their territorial waters, with a view to enforce respect for their neutral rights, was also expressly recognized in an appropriate stipulation, together with a clause requiring states whose mining *matériel* does not conform to the requirements of the Convention to bring their mining equipment within its terms with the least practicable delay.

احصائية بعدد القوات البحرية الأجنبية

في الخليج العربي

بلغ عدد القوات الاجنبية العاملة في الخليج العربي وخليج عمان كالتالي:-

<u>بريطانيا</u> : اربع كاسحات الغام من نوع "هنت".

السفينة برامبليف: مدمرة واحدة ادنبرة + فرقاطتين - بريزن واندروميدا. السفينة امبريل: عرفت هذه القوة باسم "دورية ارميلا".

<u>الولايات المتحدة الامريكية</u>:-

سفينة القيادة لاسال ٧ سفن قتال، طرادين اثنين، ٣ مدمرات، ٣ فرقاطات لمهمات الحراسة ومواكبة السفن والناقلات، وطائرات ستاليون مضادة للالغام، ١٥ سفينة قتال في خليج عمان تضم حاملة الطائرات كونستلايشن تضم ٨٥ طائرة مقاتلة قاذفة من نوع تومكات، اف ١٨ هورنت وقاذفة ا - ٧ كورسير، و ا - ٦ انترودر، وطائرات رصد وانذار هوكاي. والبارحة ميسوري، وعددا" من الطرادات والمدمرات.

<u>الاتحاد السوفياتي</u>: فرقاطتين ماروخيتين مزودة بالمواريخ المضادة

٥ كاسحات الغام تاتيا.

سفينة تجسس واحدة.

<u>فرنسا</u> : حاملة الطائرات كليمنصو تضم ٥٠ طائرة قاذفة ومقاتلة سوبر ايتندار، وف ٨ كروسيدر

٣ مدمرات ماروخية

٣ فرقاطات

٣ كاسحات الغام فين لون ولوغاريليانو ولوكانتو.

4) The provisions of article 70, regarding "Right of States with Special Geographical Characteristics" are without prejudice to the exclusive right of the Coastal States of enclosed and semi-enclosed maritime regions (such as the Persian Gulf and the Sea of Oman) with large population predominantly dependent upon relatively poor stocks of living resources of the same regions.

5) Islets situated in enclosed and semi-enclosed seas which potentially can sustain human habitation or economic life of their own, but due to climatic conditions, resource restriction or other limitations, have not yet been put to development, fall within the provisions of paragraph 2 of article 121 concerning "Regime of Islands", and have, therefore, full effect in boundary delimitation of various maritime zones of the interested Coastal States.

Furthermore, with regard to "Compulsory Procedures Entailing Binding Decisions: the Government of the Islamic Republic of Iran, while fully indorsing the Concept of settlement of all international disputes by peaceful means, and recognizing the necessity and desirability of settling, in an atmosphere of mutual understanding and cooperation, issues relating to the interpretation and application of the Convention on the Law of the Sea, at this time will not pronounce on the choice of procedures pursuant to articles 287 and 289 and reserves its positions to be declared in the time."